Sayı: 12 / Aralık 2016

Auto SHOW

9,00 TL

MEMBER OF AUTO BILD GROUP
www.autoshow.com.tr

100 MODELİN TESTİ

TÜM DİSİPLİNLERDE EN İYİ OTOMOBİLLERİ AÇIKLIYORUZ



İşte yeni VW Golf

Teknolojileri güncellendi, sürüş sistemleri geliştirildi





Altın Direksiyon 2016 KAZANANLAR









KKTC Fiyatı: 11,00 TL
ISSN 1300-5863
9 771300 586006 12

Dosya: Beş sınıfta en iyi kış lastikleri

7 Sürüş izlenimi



Toyota C-HR, Ford Mondeo, Volvo S90, Honda Civic Sedan, Peugeot 3008 SUV, Mazda3

Mercedes GLC Coupe



Güncel: 2017'nin tüm yenilikleri, hangi modelin ne zaman Türkiye'ye geleceğini açıklıyoruz; **Kullanılmış Otomobil:** En beğenilen 25 araç; **Teknoloji:** Mercedes'ten yeni çevreci motorlar; **Karşılaştırma:** VW Tiguan BMW X1'e karşı; Toyota Prius ile Hyundai Ioniq kapışıyor

EDİTÖR



Yayın Yönetmeni
HIRANT KASAPOĞLU

MERCEDES BMW'Yİ GERİDE BIRAKTI

Lüks otomobil sınıfında yoğun rekabet tüm hızıyla devam ediyor. Yıllardan beri bu segmentte satış lideri olan BMW, bu yıl Mercedes'in gerisinde kaldı.

Otomotiv sektörü lüks otomobillerdeki ÖTV oranının artacağına ilişkin beklentisini sürdürürken, diğer yandan da bu sınıftaki pazar payı yarışı hız kesmeden sürüyor. Aslında hem fiyatları, hem de sınıfları çok özel olsalar da, Premium sınıftaki otomobiller geçen yıl toplam pazardan yüzde 12 oranında pay aldılar. 2015 yılında 725 bin adet gerçekleşen binek otomobil pazarında, Premium sınıfında yer alan ve yüksek satış hacmine ulaşan dört markanın (Audi, BMW, Mercedes, Volvo) toplam otomobil satışları 89 bin adet olmuştu. Ki bu satış rakamlarına Land Rover, Jeep ve Porsche'nin 6 bin adetlik Premium SUV satışları dahil değil.

2015 yılında Premium sınıfında ipi, 31.221 adetlik satışla BMW göğüslemişti. Mercedes ise 30.333 adetle, yani küçük bir farkla ezeli rakibine geçilmişti. Ancak bu yıl bu iki Alman marka için işler farklı gelişiyor. İlk 10 aylık satış performansları incelendiğinde, BMW'nin bu dönemde 20.861 adet satış yaptığı görülüyor. Buna karşın Mercedes, 23.686 adet satışla, bu segmentin liderliğini ele geçirmiş gibi görünüyor. Mercedes'in bu başarısının arkasında model çeşitliliği, küçük sınıflarda sunulan küçük motor ve dizel alternatiflerinin varlığı, filo satışları, fiyat yapısı ve şüphesiz yüksek marka imajı ve prestiji de yer alıyor.

Ancak sene henüz kapanmış değil. Önümüzde 2016'nın, satışlar açısından en hareketli geçmesi beklenen dönemi var. Kasım ve Aralık aylarının satış istatistikleri herşeyi değiştirebilir. Yılın son iki ayı, büyük filo bağlantılarının, şirket satın alımlarının ve bireysel müşteri alımlarının yoğunlaştığı dönem olarak dikkat çekiyor. Hele de 2017'de, lüks otomobile ilave vergi gelmesi ve kur farklarının yansıtılması beklentisi, 2016'nın son dönemdeki satın alımları iyice hızlandırabilir. Kim bilir, belki de bu aradaki 3 bin adetlik fark bile kapanabilir.

hkasapoglu@doganburda.com

İLETİŞİM
facebook.com/AutoSHOWDergisi
twitter.com/AutoShowdergi
instagram.com/autoshowdergi

KISA KISA

Ford'da "Bir Başka" dönem



Ford, "Bir Başka" konsepti yeni marka yaklaşımı ve imaj kampanyasını başlattı. Ford'un "Bir Başka" konsepti içerisinde, 2020 yılına kadar toplam 12 yeni performans otomobilinin ve yeni modellerin pazara sunulacak olması, Türkiye'de hizmete sunulan FordStore'ların yanısıra tüm showroomlarda uygulanmaya başlanan 5 Duyu projesi ve müşteri memnuniyetinde bir numara olmaya yönelik satış sonrası hizmetleri yer alıyor. Ford Otosan Genel Müdür Yardımcısı Özgür Yücetürk "Bir Başka" isimli imaj kampanyasının yanı sıra yeni dönem için pazara sunulan yeni modelleri, yeni satış ve satış sonrası hizmetlerini tanıttı.

Dünya hibrid hız rekoru



Hyundai, IONIQ'in modifiye edilmiş özel bir prototipiyle Amerika'da çok özel bir deneme gerçekleştirdi. Hibrid kategorisindeki bir araçla 254 km/s hıza ulaşarak rekor kıran Hyundai'in bu rekoru, Uluslararası Otomobil Federasyonu (FIA) tarafından da onaylandı. IONIQ, Hyundai'nin Amerika'daki Ar-Ge Merkezi ve Kalite Mühendisleri tarafından özel olarak hazırlandı.
Amerika'nın Kuzeybatısındaki Utah Bonneville Salt Flats'taki testler tamamen tuzla kaplı bir zeminde gerçekleştirildi. Test için özel olarak geliştirilen IONIQ, bir takım aerodinamik modifikasyonlara sahip.

Otomotivin Oscar ödülleri



Otomotiv Distribütörleri Derneği'nin (ODD) organize ettiği ODD Satış ve İletişim Ödülleri'nin yedincisi için geri sayım başladı. Heyecanlı ve güçlü bir rekabetin sahne olduğu ODD Gladyatörleri 2016'da toplam 19 dalda ödüller sahiplerini bulacak. Ödüllerin seçiminde ilk aşama olan halk oylaması web sitesi üzerinden başladı. Halk oylamasına, www.oddgladyator.com sitesinden katılmak mümkün. Oylamaya katılanlar, çeşitli hediyelerden birini kazanma şansı elde edecekler.

içindekiler





BMW X1, VW Tiguan

BMW ve VW'nin en güçlü dizel motorlarla donatılmış kompakt SUV'ları karşı karşıya. **S. 54**



Nissan X-Trail ile bulutların üstünde

Uzun zamandır düşündüğümüz bir projeydi. Sonbahar'da Kaçkarlar'a gitmek. Yeşilden, kırmızıya dönüşen yaprakların karla buluştuğu o günleri yakalamak. Nissan X-Trail, bu projemizi gerçekleştirmek için yanımızda olduğunda, geriye sadece bu müthiş manzaraların birbiriyle yarıştığı dağlara doğru yola çıkmak kalmıştı. **S. 84**



VW Golf

Volkswagen, çok satan modeli Golf'te önemli güncellemeler yaptı. **S. 26**



Volvo'nun amiral gemisi

Güvenlik denince akıllara gelen Volvo'nun yeni üyesi S90, tasarımı ve konforuyla da göz dolduruyor. **S. 24**

GÜNCEL

SÜRÜŞ İZLENİMİ

KARŞILAŞTIRMA

TEST

YARIŞMA

GEZİ

DOSYA

İKİNCİ EL

TEKNOLOJİ


hPa
saat
TACHYMETER
TUE 28
ADIMLAR
4521
ANTRENMAN DK.
KALORİ
KATLAR



Alfa Romeo

Alfa Romeo'nun orta segment ve üstüne hitap eden 4 kapılı sportif modeli Giulia, 2017'nin ilk çeyreğinde Türkiye pazarına sunulacak.

Yeni yılda yollara çıkacaklar

Yeni bir yıl daha kapımızda. 2017'de yeni vergi düzenlemesi ve artan kur dolayısıyla yeni fiyat ayarlamaları gündemde. Öte yandan yenilikler de hız kesmeyecek. Markalar, yıl boyunca yeni modellerini otomobilseverlere tanıtacaklar. Nisan ayındaki Autoshow Fuarı döneminde de birçok yenilik sergilenecek.

Citroen

Fransız Citroën markasının 2017 için 3 önemli yeniliği olacak. Özellikle filo müşterilerinin de beğenisini kazanan küçük sedan C-Elysée, 2017'nin ilk çeyreğinde, makyajlı olarak Türkiye'de satışa sunulacak.
2017'nin ikinci çeyreğinde ise Citroën Spacetourer 8+1 VIP Minibüs ve Jumpy Panelvan ticari araç modelleri Türkiye pazarına sunulacak.
Citroën'de ayrıca gelecek yıl yeni bir B segment SUV da yer alacak ve bu yeni araç 2017'nin son çeyreğinde Türkiye'de satışa sunulacak.





BMW

Üst orta sınıfta yer alan yeni BMW 5 Serisi'nin 2017 Mart ayında satışa sunulması bekleniyor. Yeni BMW 5 Serisi 520d ve 530i modelleri ile Türkiye pazarına verilecek. BMW'nin çok satan 4 Serisi modellerinin de makyaj görmesi bekleniyor. Nisan ayından itibaren Türkiye'ye gelecek olan makyajlı 4 Serisi'nde Coupe, GranCoupe, Cabrio, M4 Coupe, M4 Cabrio modelleri güncellenerek pazardaki rekabete uygun hale getirilecek. 2017'nin Ağustos ayında ise 2 Serisi Coupe ve Cabrio modellerinin makyajlı versiyonlarının Türkiye pazarına verilmesi bekleniyor.



Fiat

İtalyan üreticinin Mazda işbirliğiyle geliştirdiği, iki kişilik roadster Fiat 124 Spider, 2017 yılının Mayıs ayında Türkiye pazarına verilmeye başlanacak.
Yılın üçüncü çeyreğinde ise 500 modelinin 60. Yıl özel serisi modeli Türkiye'de pazara sunulacak.





Ford

Avrupa'da uzun yıllardır pazarda olan SUV modeli Kuga yılın ilk çeyreğinde yenilenecek. Yeni Kuga daha çekici bir tasarım ve verimli yeni motor seçeneği ile sunulacak.
2.0L dizel otomatik ve arka havalı süspansiyonlu Tourneo Custom 2017 yılının ilk çeyreğinde pazara sunulacak. Tourneo Custom yeni süspansiyon özellikleriyle daha konforlu bir yolculuk vaat ediyor.

Honda

Şubat ayında pazara sunacak olan Civic Sedan RS, Türkiye'deki Honda fabrikasında üretilecek. 1.5 lt hacimli turbo benzinli, 182 HP'lik güçlü bir motora sahip. Yılın ilk çeyreğinde ise Honda Civic'in HB versiyonu satışa sunulacak. Bunu ise Autoshow Fuarı'nda sergilendikten sonra, Mayıs ayında satışa sunulacak olan Honda NSX takip edecek. Spor bir otomobil olan Honda NSX'te yüksek teknolojili hibrid sistemler yer alıyor.





Hyundai

Güney Koreli üretici yılın ikinci çeyreğinde, yeni kompakt modeli Hyundai i30'u pazara verecek. Avrupa'da geliştirilip üretilen yeni i30'da 1.6 CRDI ve 1.4 T-GDI motorlar yer alacak. Şanzıman olarak ise manuel ve DCT otomatik vites alternatifleri bulunacak.



Infiniti

Premium Japon markası Infiniti'nin Q60 isimli sportif coupe modelinin 2017 yılının ilk çeyreğinden itibaren satışa sunulması planlanıyor. Infiniti Q60 2.0 lt Turbo ve 3.0 lt V6 Twin Turbo benzinli motorlarla üretiliyor.



Jeep

Sadece SUV üreten Jeep'te, markanın ürün konumlamasında Renegade ile Cherokee arasında yer alan kompakt SUV Compass, yenilenerek 2017'nin son çeyreğinde Türkiye pazarına sunulacak.

Mercedes

Alman yıldızı 2017'de 10 farklı yeniliğini Türkiye pazarına getirmeye hazırlanıyor. Yılın ilk yarısında gelecek yeni modeller şunlar; E Serisi'nin Coupe versiyonu, kompakt SUV GLA'nın makyajlanmış hali, yeni E serisi All-terrain modeli ve yeni AMG GT-R. Ayrıca E Serisi'nin yeni motor seçenekleri olan E 180, E 200 d 4MATIC ve E 300 ile yeni E 63 modellerinin de yılın ilk yarısında Türkiye pazarında olması bekleniyor. Yılın ikinci yarısında ise makyajlanmış S Serisi ile yeni E Serisi Cabriolet modeli de Türkiye pazarına sunulacak Mercedes yenilikleri arasında yer alıyor.





Maserati

İtalyan spor ve lüks otomobil üreticisi Maserati, 2017'nin ilk aylarında Ghibli FL modelini Türkiye'de satışa sunacak. Quattorporte FL ise 2016 son günlerinde pazara verilecek.

Kia

Güney Koreli üretici Kia'nın küçük segmentteki şık modeli Rio'nun dördüncü nesli Şubat ayında piyasaya verilecek. Hem Android Auto, hem de Apple CarPlay entegrasyonu sunan yeni Rio, yaya tanıma özelliği sayesinde, sınıfında Otonom Acil Frenleme özelliğine sahip ilk model olarak dikkat çekiyor. Araçta benzinli ve dizel motor seçenekleri var. Benzinli seçenekler arasında üç silindirli, 1.0 litrelik T-GDI (turbo benzinli direkt enjeksiyon) motoru verimliliğiyle göze çarpıyor.





Land Rover

Arazi aracı konusunda uzmanlaşan Discovery modeli artık daha konforlu ve daha lüks formatta. Yeni Discovery modeli yılın ikinci çeyreğinde satışa sunulacak.



Opel

Opel'in 2017'de sunacağı 7 yeni modelin 5'i ülkemize de gelecek. Ülkemize ilk gelecek olanlar Grand Sport adını alacak olan yeni Insignia Ayrıca Crossland X B segmentinde, ağabeyi Grandland X ise Opel'in C Crossover segmentindeki temsilcisi olacak.



Peugeot

2017'de 3 yeni model pazara çıkacak. Yeni Peugeot 5008 SUV'da 1.2 lt benzinli ve 1.6 lt dizel motor seçenekleri yer alacak. 308 ve 301 modellerinde de küçük makyajlar yapılacak. Ayrıca iki yeni Peugeot ticari aracı da 2017 içerisinde pazara sunulacak.

Renault

Fransız üreticinin 2017 yılında SUV sınıfında önemli yenilikleri olacak. SUV sınıfının amiral gemisi olacak Renault Koleos yılın ikinci çeyreğinde Türkiye pazarına verilecek. 1.6 lt 130 HP'lik dCi motor ve otomatik şanzımanla gelecek olan Koleos'ta 4x4 seçeneği de yer alacak.
Bir diğer SUV yeniliği ise küçük SUV sınıfındaki Captur'da yapılacak. Makyajla gençlik aşısı yapılacak olan Captur da yine yılın ikinci çeyreğinde Türkiye pazarına sunulacak.



Suzuki

Japon üretici 2017 yılının ikinci yarısında Türkiye pazarına yenilenen Swift modelini sunacak. Yeni Swift'te 1.2 Dualjet ve 1.0 Boosterjet benzinli motor seçenekleri ile 5 ileri düz veya 6 ileri tam otomatik şanzıman seçenekleri yer alacak.





Subaru

Subaru'nun arkadan itişli sporcusu makyajlanarak 2016 sonundan itibaren Türkiye pazarında satışa sunulacak.

Skoda

Çek üreticinin 2017'de iki önemli yeniliği olacak. Skoda'nın kompakt segmentteki oyuncusu Octavia'nın makyajlanmış versiyonu, yılın ilk çeyreğinde Türkiye pazarına sunulacak.
Bunun yanı sıra Skoda, büyük SUV sınıfına da giriyor. 7 kişilik Skoda Kodiaq yılın ilk çeyreğinde Türkiye pazarına sunulacak ve Superb ile birlikte, markanın amiral gemisi unvanını paylaşacak.



Lexus

Japon Premium marka 2017'nin ilk çeyreğinde LC500 ve 500h modellerini Türkiye'ye getirecek. Spor Coupe tasarımındaki bu Lexus'larda yeni bir hibrit sistemi ve buna uyumlu yeni bir, dört ileri oranlı otomatik şanzıman yer alıyor.



Toyota

Türkiye hafif ticari araç segmentinde daha önce Hilux'ı sunan Toyota, 2017'nin ilk çeyreğinde Proace modelini getirerek bu sınıfta daha da gelişmek istiyor. Toyota Proace, Van ve Verso olmak üzere, iki farklı gövde tipiyle ithal edilecek.



Volvo

İsveçli Volvo'nun 90 serisi XC90 ve S90'ın ardından, V90 Cross Country ile devam edecek. V90 Cross Country, yılın ilk çeyreğinde Türkiye'de olacak ve D5 AWD 235 HP 2.0 dizel motor ile pazara sunulacak.

900 metrekare alan üzerine kurulmuş olan Mercedes-AMG Lounge İstanbul'da 60 kişiye hizmet verebilecek bir toplantı salonu, ayrıca bir de özel görüşme odası yer alıyor. Lounge'da 4 tane AMG performans otomobilinin yanı sıra bir de klasik otomobil köşesi yer alıyor.



Mercedes-AMG Lounge Pazartesi-Cumartesi günleri arasında 10.00-17.00 saatleri arasında herkesin ziyaretine açık. Performans tutkunları, sakin bir ortamda otomobilleri inceleyerek, AMG ruhuna yakından tanık olabilirler.

Yüksek performanslı Mercedes'lerin adresi

Mercedes-AMG Lounge İstanbul

Mercedes-Benz Otomobil Grubu, yüksek performanslı AMG modellerini yüksek standartlarda sergilemek ve pist koşullarında denettirmek üzere, geçtiğimiz aylarda Mercedes-AMG Lounge İstanbul'u hizmete açtı.

Mercedes-AMG'nin, güçleri 500 beygirlere ulaşan V8 modellerini incelemek ve denemek için bir Formula 1 Pisti'nden daha iyi neresi olabilirdi ki? Bu fikirden yola çıkan Mercedes-Benz Otomobil Grubu yönetimi, yüksek performanslı otomobillerinin sergilenmesi, potansiyel müşterilere tanıtılması, yüksek standartlarla ve yüksek güvenlikle bu güçlü modellerin test sürüşlerinin yapılması amacıyla, geçtiğimiz aylarda, Mercedes-AMG Lounge İstanbul'u hizmete açtı. Markanın sportif ve modern ruhunu yansıtacak modellere ve teknolojilere yatırım yapan Mercedes, bu yolla markanın sportif imajını güçlendiriyor. Öte yandan Alman marka, performans otomobillerine yatırım yaparak bir taraftan da gençleşiyor ve bu vesileyle farklı bir hedef kitleye adım adım yaklaşıyor.



Bir diğer hedef ise yüksek performanslı araçların satışlarını artırmaya katkıda bulunmak.

Mercedes-AMG Lounge, İstanbul Park Formula 1 Pisti'nde yani Intercity İstanbul Park tesislerinde, Mercedes tutkunlarına hizmet vermeye başladı. Mercedes-AMG Lounge İstanbul ayrıca Mercedes dünyası içerisinde, Almanya, Rusya ve Güney Afrika'nın ardından, Formula 1 pistlerinin hemen yanında kalıcı olarak kurulan dördüncü loca olma özelliğine de sahip. Mercedes-AMG Lounge'ta, Mercedes'in yüksek performanslı araçlarının sergilemelerinin yanı sıra ayda bir kez de bu araçların test sürüşleri, 5.5 km uzunluğundaki Formula 1 pisti üzerinde gerçekleştiriliyor.

Heritage ismi verilen alanda Mercedes'in klasikleşmiş lüks gezinti aracı 220 SEb sergileniyor. Bunun yanı sıra Mercedes'in motorsporları tarihçesini anlatan etkileyici bir sergileme alanı da oluşturulmuş.







Burası aynı zamanda, performans ve tasarım mühendisliğinin ileri düzeyde birleşimi olan Mercedes-AMG araçlarının sergilendiği ve test sürüşlerinin yapıldığı Türkiye'deki ilk lokasyon da oluyor.

Mercedes meraklıları AMG Lounge'da, AMG performans modellerini modern bir ortamda inceleme imkanı buluyor.

İlgi çekici bir etkinlik merkezi

900 metrekarelik alan üzerine kurulmuş olan Mercedes-AMG Lounge'da 60 kişilik geniş bir toplantı odası ve bir de özel görüşme odası var. Ayrıca yine burada, marka tutkunlarına Mercedes-AMG araçlarının tanıtımının yapıldığı ve sanal olarak araç konfigürasyonu da yapılabilen dijital deneyim alanı da yer alıyor. Mercedes-AMG Lounge farklı sektörlerden şirketlere de açık. Burası firmalar için, ilgi çekici ve farklı bir toplantı noktası veya etkinlik alanı olarak düzenlenebiliyor. Mercedes-AMG Lounge'da görevli Mercedes-AMG ekibi, farklı sektör ve markaların özel etkinlik taleplerini titizlikle organize ederek yürütüyor.

Lansmanlara da evsahipliği yapacak

Mercedes-AMG Lounge'ın öne çıkan kullanım alanlarından biri de, uluslararası etkinliklerin buluşma noktası niteliğini taşıyacak olması. Yeni bir deneyim merkezi olacak olan Mercedes-AMG Lounge'da uluslararası lansmanlar düzenlenecek ve yurtdışından gelen müşteriler için de test sürüşleri organize edilebilecek. Dünyanın farklı şehirlerindeki Mercedes-AMG kullanıcıları burada bir araya gelecek ve karşılıklı olarak deneyimlerini yine burada paylaşacaklar.





Mercedes-AMG Lounge'da 4 adet AMG performans modeli sergileniyor. Bu modeller arasındaki Mercedes-AMG GT S'in yeri ise ayrı. Alüminyum uzay kafes şase üzerine inşa edilen Mercedes-AMG GT S adeta bir mühendislik harikası. İki kişilik bu hız makinası 4.0 litre hacimli motora sahip. Motor gücü 510 HP, maksimum tork ise 650 Nm. 1570 kg boş ağırlığa sahip GT S 310 km/s son hıza sahip.





Test sürüş günleri ayda bir kez periyodik olarak düzenleniyor.



Dijital deneyim alanında AMG müşterileri otomobillerini sanal ortamda konfigüre edebiliyor.

Önemli bir performans araçları sergisi

Mercedes-AMG Lounge'da motorsporları tarihçesinin yer aldığı Heritage alanı da ilgi çeken sergilemeler arasında ön sırada. Bu sergilemede geçmişten bugüne uzanan mirası yansıtan, lüks bir gezinti aracı olan 220 SEb yer alıyor. Aynı zamanda ön disk frenlere sahip ilk Mercedes-Benz modeli de olan 220 SEb Coupe modeli, Mercedes-AMG Lounge'da 1960'lı yılların nostalji havasını estiriyor. Sergileme alanında ayrıca Mercedes-AMG ürün gamında yer alan yüksek performanslı modeller yer alıyor.

Sergilenen performans modelleri arasında Mercedes-AMG A 45 4MATIC de yer alıyor. Litre başına 191 HP güç üreten motoruyla hızlı kompaktlar sınıfında oldukça iddialı olan AMG A 45, 2.0 litre motor hacmiyle toplam 381 HP gibi çarpıcı bir güce ulaşıyor. Dünyanın seri üretimdeki en güçlü performans otomobili olan A 45, AMG 4MATIC dört tekerlekten çekiş sistemi sayesinde bu gücü zemine aktarma konusunda da oldukça başarılı.

Burada yer alan bir diğer performans modeli ise Mercedes-AMG CLA 45 4MATIC. Geniş hacimli, geniş bagajlı, dört kapılı kompakt bir otomobil ne kadar şık ve ne kadar güçlü olabilir? Bu soruların cevabı için tek adres var; Mercedes-AMG CLA 45 4MATIC... Yeni CLA'da yer verilen 2.0 litre hacimli AMG motoru 381 HP güç üretiyor ve bu gücü AMG 4MATIC dört tekerlekten çekiş sistemi üzerinden zemine iletiyor.

Mercedes meraklıları AMG Lounge'u diledikleri zaman ziyaret edebiliyor, buraya gelip istedikleri gibi vakit geçirebiliyor. Performans otomobilleriyle çevrelenmiş bu atmosferde, kahvenizi keyifle yudumlarken, günlük çalışmalarınızı da rahatça gerçekleştirebilirsiniz.

AMG CLA 45'in 100 km/s hıza ulaşması için 4,2 sn yeterli.

Dört kapılı sportifliğin tasarım dünyasına armağanı olan Mercedes-AMG CLS 63 S 4MATIC ise 5.5 lt hacimli V8 AMG şaheserinin 585 HP'lik saf performansını Coupe tutkunlarıyla buluşturuyor. AMG SPEEDSHIFT MCT şanzıman tarafından aktarılan 800 Nm'lik devasa tork, AMG 4MATIC dört tekerlekten çekiş sistemi tarafından zemine iletiliyor.

Sergileme alanındaki önemli AMG modellerinden biri de Mercedes-AMG GT S. Alüminyum uzay kafes şase üzerine inşa edilen Mercedes-AMG GT S adeta bir mühendislik harikası. İki kişilik bu hız makinası 4.0 litre, çift turbolu, 510 HP'lik motora sahip.

Test sürüş günleri

Mercedes-AMG Lounge İstanbul'da her ay periyodik olarak "Test Sürüş Günleri" etkinlikleri düzenleniyor. Intercity İstanbul Park'ın Formula 1 pistinde düzenlenen 'Test Sürüş Günleri'ne, AMG ve performans otomobil sahipleri, Mercedes-Benz yetkili bayileri aracılığı ile davet ediliyor. Bu kriterler doğrultusunda çalıştığınız veya size en yakın Mercedes-Benz yetkili bayisi ile iletişime geçebilirsiniz.

Yerli Japon

Toyota C-HR

Türkiye'de üretilen ve konsept otomobil olarak katıldığı tüm fuarlarda büyük ilgi gören Toyota C-HR, Madrid'te düzenlenen bir basın lansmanının ardından yollara çıktı.

Aslına bakarsanız, konsept otomobiller futurist görünümlerini, yollara çıkma vaktine kadar koruyabiliyorlar. Katıldıkları fuarlarda sıra dışı tasarımlarıyla ilgi odağı haline gelen bu otomobiller, artık piyasaya çıkma zamanı geldiğinde, deyim yerindeyse biraz efendileşiyor, sisteme uygun değişimler geçiriyorlar. Yani bu dünyanın parkalı devrimcileri mektep bittiğinde kravat takıp beyaz yakalı oluveriyorlar…

Toyota C-HR de yola böyle çıkmıştı ama ne olduysa oldu, konsept görünümünden çok da bir şey kaybetmeden karşımıza çıkıverdi. O bir Coupe ve aynı zamanda bir SUV olarak tasarlanmış, beş kapılı bir araç. Şişkin çamurlukları, önden arkaya doğru yükselen omuz çizgisi, yan gövdedeki gölge oyunları ve 2 tekerlek arasındaki marşpiye kaplamasıyla üst tarafı normal bir araç iken, yarısından aşağıya kaslanıp bir tür transformera dönüşüyor. Aslında hiç bir otomobil devinin cesaret edemeyeceği yenilikçi ve öncü bir tasarım olan C-HR'yi, Toyota'nın Sakarya'daki fabrikasında üretme kararı alması, Türk otomotiv sanayi açısından gurur duyulacak bir durum…

İyi otomobil

Lafıma bana Türk pratik zekasının ve cesaretinin bir ürünü gibi gelen C-HR'yi çok beğendiğimi söyleyerek başlayayım. Onun bu geleneksel̇le, devrimsel görünümü aslında evrime olan inancımı da perçinledi. Geleceği arayan ama ona birden bire de sıçramayan tasarımıyla, C-HR'nin bir öncü olduğu ve diğer markaları da peşine takacağı bir gerçek. Onun çok iyi bir otomobil olduğunu bir tek ben görmüş değilim elbette; Türkiye'den ABD ve Kanada da dahil olmak üzere dünyanın 61 ülkesine ihraç edilecek C-HR'ye gelecek sene için sadece Avrupa'dan 100 bin adet sipariş alınmış.

Sıfır hata için uzun testler

Üretim öncesi kusursuzluk seviyesine çıkabilmek için uzun testler yapılmış, acele edilmemiş. Şehir içi sü-

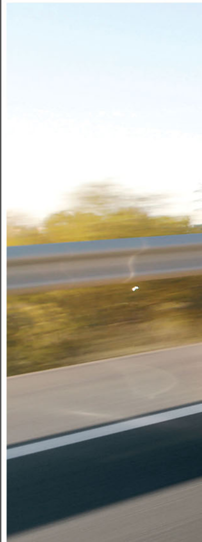
C-HR'nin tasarımı çok cesur ve öncü bir çizgiye sahip.


Büyük ekran üzerinden birçok fonksiyon kontrol edilebiliyor.

Toyota C-HR 1.2 L

Motor: 4 silindir, Turbo, önden yanlamasına
Motor Hacmi: 1197 cc, **Maksimum Güç:** 116 PS / 85/560 KW/dd, **Maksimum Tork:** 185/15 000-4000 Nm/dd, **Maksimum Hız:** 190 km/sa, **Hızlanma:** (0-100 km/sa): 10.9 sn., **Emisyon(Salım):** Co2 Birleşik 135 gr/km, **U/G/Y:** 4360/1795/1565 mm, **Yakıt türü:** Benzin, **Ortalama tüketim:** 5.9 Lt/100 km


Kabin, modern, çekici ve oldukça işlevsel bir tasarıma sahip.



rüşleri için Milano, hızlı otoyol sürüşü için Almanya, virajlı yol sürüşleri için de İsviçre, Güney Fransa ve İngiltere'nin yollarına çıkan Toyota C-HR'ın, direksiyon ve süspansiyon ayarları ise ürünün Baş Mühendisi Hiroyuki Koba tarafından Nürburgring pistinde test edilmiş.

Madrit'teki basın toplantısında konuşan Koba,"dururken bile sürekli hareket ediyor hissi" yaratabilmek için çok çalıştıklarını, tasarımın konfor üzerine kurulduğunu, Avrupa'nın virajlı yollarında test edilen C-HR'nin yola sağlam bastığını ve yüksek sürüş konforu sunduğunu söyledi.



Etkileyici iç tasarım

Toyota, 'Sensual Tech' adını verdiği yeni iç mekan tasarım konseptiyle teknoloji, fonksiyonellik ve görsel şöleni Toyota C-HR'da bir araya getiriyor. Sürücü ve yolcuları modern, çekici ve ferah bir kabin karşılıyor.

Hibrid versiyon ile tüketimde de iddialı olacak.

Ön konsol boyunca uzanan mavi ışık çizgisi kapı panellerinde de devam ederek tasarımda bütünlüğü sağlıyor ve sürücüyle beraberindeki yolcuyu çevreleyen bir bütünlük sunuyor. Sürücü odaklı orta konsolun üst kısmında, sürücünün göz hizasında olacak şekilde yüksekte konumlandırılan 8 inçlik dokunmatik ekran bulunuyor. Navigasyonu da bünyesinde barındıran HMI (Human Machine Interface – İnsan Makine Arayüzü) sisteminin gelişmiş versiyonu görsel bir şölen sunarken, aynı zamanda fonksiyonel yönüyle de sürücünün hayatını kolaylaştırıyor.

Kuzey Amerika da dahil 61 dünya ülkesine ihraç edilecek olması, Toyota'nın C-HR'ye çok güvendiğinin bir kanıtı.





Toyota C-HR 1.8 L. Hybrid

Motor: 4 silindir, Turbo, Önden yanlamasına, **Motor Hacmi:** 1798 cc, **Maksimum güç:** 122 PS, **Maksimum Tork:** 142/3600 Nm/dd, **Maksimum Hız:** 170 km/sa, **Hızlanma:** (0-100 km/sa) 11.0 sn, **Emisyon(salım):** Co2 birleşik (gr/km) 86 gr/km, **U/G/Y:** 4360/1795/1555 mm, **Elektrik Motoru tip:** manyetik, Elektrik motoru **Maksimum güç (KW):** 53 kw, **Elektrik motoru maksimum tork:** 163 Nm, **Yakıt türü:** Benzin, **Ortalama yakıt tüketimi:** 3.8 Lt/100 km

Dış gövdede kullanılan elmas tasarımına; kapı döşemelerinde, tavan döşemesinde, JBL marka hoparlör kapaklarında ve analog göstergelerin ibresinde de yer verilmiş. Lake siyah veya saten gümüş detaylar kadar mavi aydınlatma da genel kalite algısını tamamlıyor.

Beş kişiye göre ayarlandığı söylenen bagaj gerçekten çok büyük ama C-HR'nin beş kişilik iddiası biraz abartılı olmuş. Önde oturanlar için mükemmel bir oturma ve görüş imkanı sağlayan kokpit, Coupe görünüşüyle geriye doğru daralan bir tavana dönüşüyor. Bu nedenle baş ve diz mesafesi ancak kısa boylu yolcular ya da çocuklara uygun bir hale geliyor. Hele bir teknenin lombozu büyüklüğündeki arka camlar, benim ruhumu daralttı diyebilirim. Bana göre bu araç sürücü ve bir yolcu için tasarlanmış konforlu bir Crossover.

Sivri köşeler, keskin hatlar ve çıkıntılı çamurluklak, başırılı bir uyum içinde bir araya getirilmiş.

Çevreye duyarlı motorlar

Kendimize soralım, ne kadar çevreye duyarlıyız? Sağda solda ormanlarımızın yok edilmesinden, küresel ısınmadan filan dem vurup sitem ederken, hala tasarruf olsun diye atmosferi deli gibi kirleten dizel motorlu araç kullanıyor olabilir miyiz acaba?

C-HR bu sorunu dizel motordan vazgeçip, benzinli ve hibrit motorları kullanarak kısmen halletmiş gibi görünüyor. Benzinli motorların dizel motorlara göre daha az karbon salınımının olduğunu biliyoruz. Bir de buna, kısmen elektrik teknolojisini kullanan hibrit motor eklenmiş. Hem sessiz ve hem de yüksek tüketim tasarrufu sunan bu motorun verdiği sürüş konfor ve zevki gerçekten eşsiz.

1,2 litrelik turbo benzinli motor 116 HP güç ve 185 Nm tork üretiyor. 100 km'de ortalama 5,9 litre yakıt tüketen motor ortalama 134 gr/km CO2 salınım değeriyle çevreci ve tutumlu bir yapı vaat ediyor. 122 HP güç üreten yeni hibrit motor 1.8 litre VVT-i motora sahip. Toyota'nın gelişmiş hibrit güç ünitesi, sadece daha yüksek bir verimlilik seviyesi sunmakla kalmıyor, aynı zamanda çok daha etkin bir performans sağlıyor. Toyota C-HR Hybrid 3,8 lt/100 km ortalama yakıt tüketirken 86 gr/km ortalama CO2 emisyon salımı gerçekleştiriyor.





SONUÇ
ERTUĞRUL BALIKÇIOĞLU
İSPANYA

Toyota C-HR'nin, fiyatı 83 bin 850 TL olan başlangıç modeli bile yüksek bir teknoloji ve aksesuarlarla donatılmış. Tasarım ve sürüş zevki açısından da tam bir kullanıcı otomobili, tam bir keyif aracı. Bana sorsanız sen alır mısın diye, hiç tereddüt etmeden "alırım" derim...



GELECEK BİR BAŞKA



ford.com.tr/birbaska



Volvo'nun amiral gemisi

Volvo S90

Güvenlik denince akıllara gelen Volvo'nun yeni üyesi S90, tasarımı ve konforuyla da göz dolduruyor.



Sürüş karakteri keyif veriyor.


Özgün bir hal alan ön tasarım yırtıcı bakışlara sahip.

Premium segmentte güçlü bir rakip olan S90 yeni tasarım dili ile karşımıza çıktı. Klasik tasarım çizgilerinden ödün vermeyen marka, yeni teknolojileri de S90'a taşımış. LED ön farlar, yeni ızgara, arka stoplarla akıcı ve bütünleyici bir tasarım dili ortaya koymuş.

İç mekanda da benzer bir bütünlük görmek mümkün. Orta konsoldaki multimedya ekranı, gösterge paneli gibi sürücüyü doğrudan ilgilendiren elemanlara dikkat dağılmadan ulaşılıyor. Motor verimliliği konusunda ise performans ve yakıt verimliliği kombine edilerek sunuluyor. D5 AWD motorla satılan Volvo S90, 235 HP güç, 480 Nm tork ve 8 ileri otomatik şanzımana sahip. Dikkatleri üzerine toplayan tasarımıyla S90 yolda adeta süzülerek seyrediyor. Gaza bastığınız zaman 480 Nm'lik torku sayesinde şahlanan otomobil, farkında olmadan yüksek hızlara çıkabiliyor.

Teknoloji üssü

Bir çok teknolojiyi içerisinde barındıran S90 City Safety Teknolojisi ile kaza senaryolarını hesaplayarak güvende olmanızı sağlıyor. Bu tür durumlarla karşılaşıldığınızda yoldan çıkmanızı engelleyecek asistanları da bünyesinde barındırıyor. Bir diğer özellik ise Pilot Assist fonksiyonu. Bu sistem sayesinde 130 km/s hıza kadar yarı otonom sürüş sağlayabiliyorsunuz. Özellikle büyükşehirlerde dur/kalk trafikte çok önemli kolaylık sağlayan bu sistem, geleceğin teknolojilerine giden bir adım niteliğinde. Volvo bu teknoloji sayesinde 2020 vizyonu içerisinde yer alan, yeni bir Volvo'da can kaybı ve ağır yaralanmalı kaza riskini ortadan kaldırma hedefine bir adım daha yaklaştıklarını söylüyor.

Gelelim iç mekandaki ses düzenine. Ünlü İngiliz hi-fi markası Bowers&Wilkins'i XC90'dan sonra S90 modellerinin iç mekanlarında da görebilirsiniz. Müthiş bir düzeyde oluşan ses dalgaları 19 adet Bowers &Wilkins hoparlör ve 1400 watt'lık D sınıfı bir amfide üretiliyor. Ayrıca bir otomobile entegre edilmiş ilk hava soğutmalı subwooferlardan biri de bu sistem içerisinde yer alıyor. Bunların sayesinde otomobilin içinde adeta canlı performans deneyimi yaşıyorsunuz.


İç mekan sadeliği ve ferahlığı takdire değer.

Volvo S90

Motor: 4 silindir, turbo dizel; **Motor hacmi:** 1969 cc; **Maks. güç:** 235 HP-4000 d/d; **Maks. tork:** 480 Nm-1700-2250 d/d; **Maks. hız:** 240 km/s; **0-100 km/s:** 7,0 sn; **Güç aktarımı:** dört tekerlekten çekiş, 8 ileri oranlı otomatik şanzıman; **Yakıt deposu:** 60 lt; **U/G/Y:** 4963/1879/1443 mm; **Bagaj hacmi:** 500 lt; **Boş ağırlık:** 1801 kg; **Tüketim:** 4,8 lt/100 km; **CO_2:** 127 gr/km

Volvo S90'ın fotoğraflarını 5D Mark IV ile çektim

Mert Gündoğdu / Canon Eurasia Ürün Uzmanı



Autoshow'la yaptığımız 6 adet otomobil sürüşü arasında Volvo S90 kadar konforlu bir araç kullanmamıştım. Genelde büyük otomobilleri sevmiyorum. Benim tarzım biraz daha ufak ve daha spor otomobillerdir ama Volvo, S90 amiral gemisiyle bu düşüncemi tamamen yıktı.

Otomobil çekimlerinde eğer otomobilin rengi siyah ise dış çekim mekanı aramaya koyulurum. Çünkü siyah otomobiller fotoğraflanması en zor otomobillerdir. Karanlık ortamlarda fondan ayırmak, manzaraya karşı çekerken ise doğru pozlamayı sağlamak zordur. Bunun sebebine bakacak olursak, fotoğraf makinelerinin sensörleri aslında rengi görmezler. Her şeyi siyah beyaz görürler ve siyah ve beyaz renklerini her zaman %18 griye çevirip çekimi öyle yaparlar. Bu yüzden siyahlar siyah, beyazlarsa beyaz çıkmaz. Beyaz otomobilde bu durum, bu kadar sorun olmazken, siyah rengi %18 gri tonuna çevirmek için olması gerektiğinden fazla pozlama yapar. Böylelikle fotoğrafın etrafında bulunan manzara genellikle daha aydınlık çıkar. 5D Mark IV'ün üstün HDR performansıyla 3 kare çekip elde ettiğiniz karelerle bu problemi aşmış oluyorsunuz. HDR moduna fotoğraf makinesi 3 adet fotoğraf çekip, kendisi makine içinde bunu birleştiriyor ve size fotoğrafı sadece paylaşmak kalıyor.

Detay çekimlerinin her zaman bir otomobilin imza kareleri olduğunu düşünüyorum ve bu kareler sizleri diğer fotoğrafçılardan ayıran kareler olacaktır. Bunun sebebi, otomobili çekip koyduğunuzda genellikle hep aynı kareleri elde etmiş oluyorsunuz. Fakat detaylara girdiğiniz zaman hem sizin hem de otomobilin kalitesi ortaya çıkıyor. Detay çekimler için Canon 100mm makro lensi tercih ettim ve her zaman olduğu gibi jilet gibi keskin harika makro çekimler gerçekleştirdim.

Bu çekimimde, Canon'un geçtiğimiz ay piyasada sunduğu Canon 5D Mark IV modelini kullandım. Canon 5D Mark IV, 30 megapiksellik Tam Kare sensörü, 61 adet netleme noktası, saniyede 7 kare çekim hızı ve 4K video performansıyla göz dolduran bir model. Otomobil gibi hızlı hareketli objelerin çekimlerinde genellikle netlik sıkıntısı yaşanır. Canon 5D Mark IV'de bulunan Dual Pixel CMOS AF III teknolojisi sayesinde hem video, hem de fotoğraf çekimlerinde netlik takibi inanılmaz yüksek. Canon 5D Mark IV'de aynı zamanda Wi-Fi ve NFC bulunuyor. Bu teknolojiler sayesinde fotoğraf makinemizi, akıllı telefon ya da tabletlerimizi kullanarak fotoğraf çekebiliyoruz. Fotoğraf makinemizin üstündeki bütün değerleri akıllı telefonlarımızdan değiştirebiliyoruz. Bunların yanı sıra çektiğiniz fotoğrafları cihazınıza yollayıp, sosyal medyaya hemen aktarabiliyorsunuz.






Start-stop vites kolunun arkasında bulunan düğmeyle sağa-sola çevrilerek yapılıyor.


Arka sıra koltuklar için dijital klima bağımsız olarak ayarlanabiliyor.

Sürüş izlenimi

Markanın önemli modellerinden biri olan S90'ı Canon'la Sürüş İzlenimi köşemize konuk ettik. Gayet zarif hatlara sahip bu model önden bakınca yırtıcı, profilden bakınca atılgan ve arkadan bakınca güçlü bir ifadeye sahip. Tabi bu da yolda seyir halindeyken, insanların dikkatlerini sizin üzerinize çekiyor. 2.0 litrelik D5 AWD motorun yol performansı ise oldukça iddialı. Çünkü farkına varmadan yüksek hızlara ulaşabiliyorsunuz. 8 ileri otomatik şanzıman ise motorla müthiş bir uyum içerisinde çalışıyor. İç mekan Volvo kalitesini hemen hissediyorsunuz. Sürücü odaklı tasarımı hoşuma gitti. Gereksiz tuş kalabalığına yer verilmemiş. İç mekan ferahlığı, genişliği ve ışıklandırma sistemi ile gündüz yolculukları kadar gece yolculuklarınız da keyifli geçiyor. Söylemeden geçemeyeceğim, favori rengim olan siyah bu modele çok yakışmış…



SONUÇ
MURAT ÇAVDAR

Genel olarak Volvo S90'ı beğendim. Multimedya ekranının büyüklüğü kolaylık sağlasa da alışmanız için bir süre incelemeniz ve zaman harcamanız gerekiyor. İlk anda biraz karışık gelebilir. Dikkat çeken tasarıma sahip bu modelin içindeyken, yoldaki meraklı gözlerin üzerinizde olduğunu ve sizi süzdüğünü bariz şekilde hissediyorsunuz.

VW Golf

Golf'te dijital güncelleme

Volkswagen, çok satan modeli Golf'te önemli güncellemeler yaptı.





İç mekandaki en önemli yenilikleri sezgisel kontroller oluşturuyor.

Alman Volkswagen, çok satanlar listesinin üst sıralarını işgal eden modeli Golf'te önemli güncellemeler yaptı. 10 farklı başlık altında toplanan güncellemelerin bir bölümü bilgi/eğlence sistemi ile bağlanabilirlik unsurlarını kapsarken, motor ve şanzıman sistemlerinde de önemli geliştirmeler var. Ayrıca aracın görünümünde de küçük dokunuşlara yer verilmiş.



2017 yılı için güncellenmiş olan Golf'te iç mekandaki yeniliklerin başında, kompakt sınıfta ilk kez sunulan sezgisel kontroller yer alıyor. Active Info Display ismi verilen yüksek çözünürlüklü ekranda navigasyon haritası 2D veya 3D olarak yansıtılabiliyor. Bütün Golf donanım seviyelerindeki ekranlar da yenilenmiş. Yeni ekran boyutları ise donanımlara göre 5 inç'ten 12.3 inç'e kadar uzanıyor.

Discover Pro isimli bilgi/eğlence sisteminde sezgisel, dokunmatik ve sesli kontrol unsurları yer alıyor. Sezgisel kontrol için sisteme yakınlık sensörü entegre edilmiş. Belli bir mesafeden, dokunmaksızın, bilgi eğlence sistemini kumanda etmek, radyo istasyonu veya menüyü değiştirmek mümkün. Bu kontrollerin yanı sıra yeni Golf'te birçok yeni sürüş güvenlik asistanına da yer verilmiş.Mekanik konusundaki yenilikleri incelediğimizde, yeni TSI benzinli motorların ve yeni DSG şanzımanların geldiğini görüyoruz. ACT özellikli 1.5 TSI (150 HP) motoru daha sonra 130 HP'lik BlueMotion versiyonu takip edecek. GTi içinse 230 ve 245 HP'lik motorlar gelecek ve 6 ileri oranlı DSG'nin yerini 7 ileri oranlı DSG şanzımanlar alacak.

Tasarım anlamında ise ön ve arka dış tasarımda tampon, ızgara ve optiklere küçük dokunuşlar yapılmış. İç mekandaki iyileştirme ise yenilenmiş döşeme kaplamaları ve kumaşlardan oluşuyor.

TSI motorlar yenilenirken, DSG şanzımanlarda da yenilemeler yapılmış.





VW'nin en önemli modeli Golf, yenilemeler ile tazeliğini koruyor.

Efsane kapalı gişe oynuyor

Honda Civic Se



Yenilenen Civic, Honda için zor durumdan kurtulmanın bir simgesi.



dan

Global krizi izleyen günlerde, bir de Fukuşima Nükleer Santralı' nın patlamasıyla çıkmaza giren Japon ekonomisinin zor durumdaki şirketlerinden biri olan Honda, üç yıl süren "ayakta kalma" mücadelesinin ardından satış patlaması yaparak geri döndü.

Fotoğraflar: Ertuğrul Balıkçıoğlu

Honda, Antalya'da "Honda is Back" sloganıyla tanıtımı yapılan yeni Civic Sedan ile yeniden yüksek rakamları yakalayıp, satışı kriz öncesi döneme göre üç katına çıkarmış. Öyle ki, aldıkları ön siparişlerle Civic 2016 satış kotasını çok önceden kapatmış. İzmit'te yaklaşık 50 milyon Dolar yenileme maliyetiyle; Premium, Elegance, Executive olmak üzere, üç donanım seviyesinde üretilen Civic, ilk etapta 125 beygirlik 1.6 benzinli motor ile piyasaya sunuldu.

Yenilenip döndü

Yeni Honda Civic Sedan performans ve yakıt tüketimi dengesiyle kendini ispatlamış olan 1,6 litrelik benzinli motorla yollara çıkarken, bu motorun bir de LPG'li Civic Eco versiyonu bulunuyor. Sıralı dört silindirli motor altı vitesli manuel veya CVT otomatik şanzımanla kombine edilebiliyor. Modern teknolojinin bütün nimetlerini bünyesinde barındıran bu motor 6.500 d/d'da 125 HP güç ve 4.300 d/d'da 152 Nm tork üretiyor. 1,6 litre hacimli i-VTEC motor yeni Civic Sedan'da 6 vitesli manuel ve geliştirilmiş yeni CVT otomatik şanzıman seçenekleriyle birlikte sunuluyor. 1,6 litrelik motorun ayrıca Türkiye pazarı için özel olarak geliştirilen LPG versiyonu da bulunuyor. Civic Eco adındaki bu versiyon otogaz dönüşümü için özel olarak optimize edilen yapısıyla benzinli bir motorun sunduğu performans ve uzun kullanım ömrünü, yakıt ekonomisi ve düşük emisyon değerleriyle birleştiriyor.

Yeni Civic Sedan'ın motor kaputunun altında performans ve yakıt tüketimi dengesiyle kendini kanıtlamış olan 1,6 litrelik i-VTEC motor görev yapıyor. Sıralı dört silindirli motor üstten tek eksantrik (SOHC) ve silindir başına dört supap yapısı dışında değişken supap zamanlaması gibi teknolojileri bünyesinde barındırıyor. Geliştirme ekibi, amaca yönelik net bir duruş sergilemek üzere 'otokomae' proje sloganı etrafında toplanmış. Otokomae şıklık ve zarafet duygusu dışında iç güzellik anlamına da geliyor. Geliştirme ekibi yol konforu, yol tutuş, direksiyon sistemi, titreşim ve gürültü yalıtımı ile iç mekan kalitesi noktasında belirlenen hedeflere ulaşmak üzere lüks Avrupa araçlarını kıstas alarak kapsamlı değişiklikler yapmış. Yeni Civic Sedan, selefine göre; daha geniş, daha uzun ve daha alçak üretilmiş. Önceki nesil ile kıyaslandığında 44 mm daha geniş, 18 mm daha alçak ve 103 mm uzun. Bu sayede Civic, tarihinde hiç olmadığı kadar geniş bir iç hacme sahip olmuş. Ama sanki Civic'i bu kadar alçaltmasalarmış daha iyi olurmuş. Selefine göre 35 mm daha alçak oturma pozisyonu olan Civic içinde, güneşten korunmak için ön siperliği indirdiğinizde yolu görmenizin imkanı kalmıyor. Ya da tasarımcılar, otomobili alçalttıklarını unutup daha küçük bir siperlik yapmayı unutmuşlar da olabilirler tabii…

Honda Civic

Motor: 4 zamanlı SOHC i-vitec, enine yerleştirilmiş 4 silindirli, **Hacim:** 1597, **Maksimum güç:** 125 HP/ 6500 d/d, **Maksimum Tork:** 152Nm/ 4300 d/d, **U/G/Y:** 4648/ 1799/ 1407 mm, **Yakıt:** Benzin, **Ortalama:** 7 lt/100 km., **Co2 emisyonu:** 153 g/km, **Maksimum Hız:** 196 km/s, **Hızlanma:** 0-100 km/ 11.6 Sn., **Şanzıman:** CVT



Tasarımın birçok noktasında derin kesiklere ve boşluklara yer verilmiş.



35 mm alçalan koltuk yüksekliği sayesinde Civic, öncüsünden daha dinamik bir sürüş hissi veriyor.



Kalite seviyesinin yüksek olduğu iç mekan, ses izolasyonunda sınıf lideri.



Büyük bilgi-eğlence ekranı günümüzün olmazsa olmazı.



Vites kolu eskisine göre daha küçük.



1.6 i-VTEC motor 125 HP güç üretiyor.

Burun tasarımını Honda imzası niteliğinde olan ön farlar tamamlıyor. Farların üst kısmı radyatör ızgarasının üst kısmıyla birlikte motor kaputu ile buluşuyor ve dinamik görünümü devam ettiriyor. Fakat bu buluşma bende sanki Belgin Doruk'a palabıyık takılmış hissi yarattı. Belli ki, saldırgan bir görünüm elde edilmek uğruna, aslında son derece zarif ve sevimli hatlara sahip ön görünüme, üzerinde Honda amblemi bulunan kalın bir metal çıta eklenmiş…

Sınıf lideri yalıtım

Honda motorlarının sessizliği zaten bilinen bir özellikti. 1.6 litrelik motoruyla Honda, ses ve titreşim yalıtımını daha da geliştirmeyi başarmış. Platform mühendisliği ve dış tasarım ile başlayan önlemler iç mekan yalıtımına kadar uzanan kapsamlı bir çözüm silsilesini bünyesinde barındırıyor. Böylece sınıfının en iyi gürültü ve titreşim (NVH) seviyesi elde edilmiş. Motorun gürültü ve titreşim seviyesini en aza indirmek üzere silindir bloğu revize edilirken, ayrıca motor kulakları da optimize edilmiş. Konvansiyonel çelik motor kulakları yerini alüminyum alaşım motor kulaklarına bırakmış. Kauçuk karakteristiği de değiştirilen motor kulaklarında kullanılan alüminyum alaşım malzeme daha hafif, ancak daha sert ve bununla birlikte daha sağlam bir yapıyı beraberinde getirmiş.

İç tasarım

İçerde radikal değişiklikler göze çarpıyor. Ön sürücü ve yolcu koltukları arasına yerleştirilen konsol; kol dayanağı, bardaklıklar ve cepleriyle hem şık, hem de kullanışlı bir tasarım olmuş. Küçülen vites kolu da yine bu konsolun üzerinde bulunurken ön gövdeye doğru tatlı bir kavisle multimedya ekranı yerleştirilmiş. Ancak ön gövdenin keskin hatları ve kullanılan kaplama malzemesi bu zarif detayla tezat oluşturuyor diyebilirim. Honda'nın alçak oturma konumu sizi biraz asfalta oturtuyor doğrusu. Gerçi Honda hep alçak oturma formlu bir modeldi ama mühendisler, otomobile biraz da spor bir hava verip, gençleri de etkilemek istediklerinden, eskisinden daha da alçak bir oturuş düzeni yapmışlar. Yine gençlerin beğenisine yönelik olduğunu sandığım "rengarenk" gösterge tablosu klasik görünümlü dijital bir zemine sahip olmuş. Apple CarPlay iPhone fonksiyonelliğinin, Civic Sedan'ın entegre ekranına yansıtılması sürüş keyfi ile bütünleşmesi anlamına geliyor. Böylece sürücü dokunmatik ekranı veya Apple Siri sesli komut sistemini kullanarak telefon görüşmelerini yapabiliyor, mesaj alabiliyor veya gönderebiliyor ve müzik dinleyebiliyor. İşte bu da gençlere yönelik bir hamle olmuş. Bu özelliğin android telefonlarla birlikte kullanılamadığını da eklemeliyim…



SONUÇ

ERTUĞRUL BALIKÇIOĞLU

Yeni Honda Civic Sedan; büyüyen iç hacmiyle daha rahat bir oturma alanı sunarken, daha büyük bagaj hacmiyle de yeterli taşıma kapasitesine sahip olmuş. Zaten bilinen "Honda sessizliği" yenilenen cam fitilleri ve motor bloğu gibi parçalar sayesinde daha da iyileştirilmiş. Honda mühendisleri, şık görünümüyle de kendine baktıran güçlü, sağlam ve güzel bir Civic yapmışlar. Güçlü 1.6 motor ise ortalama 7.0 litre fabrika verisiyle bile biraz fazla yakıyor demek mümkün. Bu motorun bir de LPG'li versiyonu da var ve mutlaka daha ekonomik gibi duruyor ama 75 bin 740 liradan başlayan fiyatıyla pek de ucuz olmayan bu aracı LPG'li olarak çok kişinin almayacağı muhakkak. Bu arada, LPG tankı, bagajda stepne boşluğuna, gaz dolum tapası ise benzin kapağının içine gizlenmiş kapalı garajlara kaçak girebilir hale getirilmiş. Bunu, gaz tüpü kontrolü yapan hiçbir güvenlik görevlisi yakalayamaz, benden söylemesi. Stepnenin yerini ise ileri teknoloji ürünü bir tamir kiti almış. Yolda kalmak yok yani.

Ve Peugeot'nun son eseri

Yeni 3008





Hem büyüyen hem de tasarımı iyice farklılaşan 3008, artık SUV sınıfında rekabet edecek.

Kendi özgün tasarımıyla bambaşka bir "aslana" dönüşerek karşımıza çıkan 3008; büyüyen boyu, kaslı ama zarif çizgileri, detayların estetiğine sadakatle halefinden farklı bir kişilik kazanarak gelecekte Peugeot'nun ne olacağının da ip uçlarını veriyor. Fotoğraflar: Ertuğrul Balıkçıoğlu



Geniş açılır cam tavanla iç mekan çok ferah.



Her ayrıntıda modern ve şık tasarımlar var.

Peugeot, yeni 3008'i, Bologna'da düzenlediği bir lansmanla basına tanıttı. Burada, ilk etapta Türkiye'de satışa sunulan 1.2 benzinli ve 1.6 dizel motorlu araçların yanı sıra, sonradan Türkiye'ye de getirilmesi planlanan GT Line ve GT modelleri de görücüye çıktı.

Trend haline gelen ve tüm dünyada 1 milyon 600 bin adetlik bir satış rakamına ulaşan SUV'lar için yatırımını hızlandıran markalar arasında bulunan Peugeot, bunu yaparken kimseden esinlenmeden ve tamamen kendine özgü bir model yaratmayı başarmış. Hatta, logosuna sadakati o kadar ileri götürmüş ki, nereye baksanız aslanın çizgisini görüyorsunuz. Örneğin, aslan gözünü andıran LED farlar hemen dikkat çekiyor. Otomobilin arkasına dolandığınızda ise aslan pençesi şeklinde stop lambalarıyla karşılaşıyorsunuz. Üç boyutlu damalı radyatör ızgarası ise gülümseyen bir aslanı çağrıştırıyor. Onu kendi yapan bu detaylara ek, karşınızda süper kaslı yapısıyla yine bir aslan buluyorsunuz.

Farkı hissediyorsunuz

Asıl farkı, 3008'in içine bindiğinizde, görmeden önce hissediyorsunuz. Bu aracın bir de parfüm difüzörü var. 3008 için özel olarak hazırlanmış bu parfümlerden birini kullanırken, ambiyans ışıklarını da keyfinize göre değiştirebiliyorsunuz. Önce hisset, sonra gör, rahatla ve sürmeye başla derken, fazla rahatlamanın da dikkatinizi dağıtma ihtimali olabilir mi dersiniz?

Baş döndüren tasarım harikası kokpitin içine girdiğinizde ilk dikkatinizi çeken şey "i-cockpit" oluyor. 8 inç çok fonksiyonlu LCD ekran, ön göğüs üstünde alçak bir seviyede konumlandırılmış. Üstten ve alttan basılmış gibi

Peugeot 3008 1.2 Lt PureTech-Manuel

Motor: 4 silindirli önde yanlamasına, **Motor Hacmi:** 1200 cc, **Maksimum güç:** 130 HP, **Tork:** 230 Nm, **Hızlanma 0-100 km/s:** 10.8 saniye, **Maksimum hız:** 188 km/s, **Bagaj hacmi:** 520 Lt., **U/Y/G:** 4447 mm / 1627 mm / 1841 mm, **Boş Ağırlığı:** 1250 Kg., **Yakıt tüketimi:** ortalama 5.1 L/100 km, **CO_2:** 6.0

duran direksiyon simiti de ekranla aynı paralelde tutularak ön görüş kalitesi artırılmaya çalışılmış. Yani oturup baktığınızda, bakış noktanız üzerinde lüzumsuz yükseklikler oluşmuyor. Gösterge tablosu ise, ön camın göğüsle birleştiği yere konulmuş ve bu bana kalırsa 3008'in en güzel uygulamalarından biri olmuş. Elektronik bir göz ucu reflektörünün olduğu yere son derece yakın gösterge tablosu sayesinde, gözünüzü seyirden ayırmadan tüm bilgilere ulaşabiliyorsunuz. Üstelik bu tablo, bilinen klasik gösterge tablolarından farklı olarak tamamen dijital halde,



Moden kokpit sürücüyü gerçek anlamıyla sarmalıyor.



Çift renkli arka tasarım da en az diğer kısımlardaki kadar Fransız izleri taşıyor.

üzerinde çeşitli animasyonlar mümkün kılınarak oyuncaklı bir hale getirilmiş. Sürücü, navigasyonu, LCD ekrandan ve aynı anda gösterge tablosundan takip edebiliyor. Bu da yine olumlu bir güvenlik uygulaması olmuş.

Yormayan ergonomi

Fazlasıyla sürücü odaklı olan 3008'in, kokpiti ikiye bölen yüksek ve oldukça geniş bir orta konsolu var. Vites, sürüş mod düğmesi, el freni gibi bir çok ekipmanı üzerinde barındıran bu konsol, ön göğüste adeta bir cebe dönüşüyor. İçinde USB girişlerini de barındıran bu cebe, kablosuz şarj özelliği olan telefonunuzu koyabiliyorsunuz. Ayrıca, çift kapaklı olarak tasarlanmış kol dayanağının altında oldukça derin bir göz de mevcut.

Ön göğüs ve kapı içlerinde bolca krom çubuklar, şık dikiş izleri olan alcantara döşemeler ve karbon kaplamalar kullanılmış. Bu araca zarif bir görüntü kazandırmış. Parçalı deri koltuklar son derece geniş ve insanı yormayan bir ergonomiye sahip.

LCD ekranın altında ise, uçak kokpitinden esinlenerek oluşturulmuş bir sıra metal düğme bulunuyor. Bu düğmeler ile bir çok şeye kumanda ederken, düğme kalabalığından da kurtulmuş oluyorsunuz.



Stoplar da aslan pençesini hatırlatıyor.



LED farlarda aslan gözünü hatırlatan bir tasarım kullanılmış.

Sürüş deneyimi

Test ettiğim, 2015 ve 2016'da üstüste Yılın Motoru seçilen 1.2-litre PureTech 130 S&S motor, son derece sessiz ve atak yapısıyla bir sürüş konforu yarattı diyebilirim.

Örneğin, ikinci vitesle buradan çıkmaz diye girdiğim bir varyantta üçüncü vitesle ilerledim.

3008, yeni EMP2 şasiyle gerçekten çok iyi yol tutuyor. Hızla girdiği virajdan izinden ayrılmadan çıkmayı başarıyor. Yine bu platform sayesinde, son derece tok bir sürüş yapabiliyor, olup olmadık yerlerde hoplayıp zıplamıyorsunuz. Yeni 3008 de, "adaptiv hız sabitleyici" sayesinde öndeki radar sensörü yardımıyla sistem önde giden aracı algılıyor ve önceden ayarlanmış güvenlik mesafesi ile takip ediyor. Öndeki aracın hızına göre takip mesafesini korumak için hızlanıyor veya yavaşlıyor. Ve en önemli değişiklik de, daha önce kullanılan ve kısmen sorunlu olan şanzıman yerine geliştirilen EAT6 şanzımanda görülüyor. Son dönemde tüm PSA ürünlerinde yer verilen EAT6 şanzımanı, sarsıntısız ve kesintisiz geçişleriyle gerçekten yüksek konfor yaratmış. 3008'in benzin motorlu 3008 ACCESS 1.2 PureTech 130 BG modelinin başlangıç fiyatı 87.900 TL olurken, ACTIVE 1.6 BlueHDi 120 BG ise 100.900 TL dan başlıyor.



SONUÇ
ERTUĞRUL BALIKÇIOĞLU

Yeni 3008'in hangi koltuğuna oturursanız oturun başka bir görüş açısı ve konfor yaşıyorsunuz. Örneğin, arka koltukta oturduğunuzda, otomobilin ne kadar büyük olduğunu, diz ve baş mesafenizin yüksekliği nedeniyle de geniş bir atmosfere sahip olduğunuzu görebiliyorsunuz. Başarıyla geliştirilmiş şanzıman sayesinde sürüş konforunu yaşatan 3008, aynı zamanda güçlü motoruyla da size güven veriyor. Bu otomobil hakkında en ufak bir kötü izlenimim olmadı. Henüz yok ama 3008'e bir 4x4 çekiş sistemi yakışırdı diye düşünmedim de değil. Donanımına göre fiyatı da makul görünen bu aracı ben alır mıyım diye soracak olursanız, yanıtım kesinlikle "evet" olur.

Oldukça şık bir SUV

Mercedes GLC



SUV olarak anılsa da GLC de birçok türdeşi gibi çoğunlukla şehirlerde boy gösterecek.

Coupe

Mercedes'in SUV-Coupe modeli GLC Coupe şık bir tasarım çalışması olmuş. İç mekan ve mekanik aksamı ise, best seller C Serisi'nin öğelerini taşıyor. Fotoğraflar: Doruk SEYMEN; Erdem KIRIM



Sadece bu açıdan bakıldığında rahatlıkla C Serisi ile karıştırabilirsiniz.

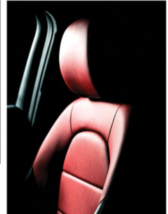
Türkiye pazarında Premium segmentte rekabet oldukça yoğun sürüyor. Bu yıl Mercedes, BMW'yi geride bırakarak bu sınıfın lideri olacak gibi görünüyor. Mercedes'in bu satış başarısında birbiri ardına pazara sunduğu yeni modellerin de etkisi var. Bu sunulan yeniliklerin bir bölümü niş segmentleri hedef alsa da, fotoğrafın bütününe bakıldığında, markanın genel imajına katkı sağladıkları da bir gerçek. Yeni model atağının son üyesi ise Mercedes GLC Coupe modeli oldu. Mercedes marka stratejisi gereği yeni isimlendirme sisteminde, arazi araçları, segmentlerine göre GLA, GLC, GLE ve GLS gibi isimler alıyor. Test otomobilimiz ise C Serisi'nin platformunu kullanan bir SUV modeli olduğu için, bu segmentteki SUV'a GLC ismi verildi.



GLC, geriş omuzları ve arkaya doğru genişleyen çizgileriyle heybetli görünüyor.

GLK'nın yerini aldı

2015 yılında GLK'nın yenilenmiş hali olarak ortaya çıkan GLC, sert ve köşeli hatlı GLK'dan, yuvarlatılmış çizgilere sahip GLC'ye dönüştü. Hatta tasarımdaki bu dönüşüm, bazı GLK fanatikleri tarafından pek de hoş karşılanmadı. Gerçekten de GLK'nın GLC'ye dönüşümü sırasında yaşanan değişim, isimden çok aracın tasarım



Mercedes GLC 250 4MATIC Coupe

Motor: 4 silindir, turbo benzinli, önde uzunlamasına; **Motor hacmi:** 1991 cc; **Maks. güç:** 211 HP-5500 d/d; **Maks. tork:** 350 Nm-1200-4000 d/d; **Maks. hız:** 222 km/s; **0-100 km/s:** 7,3 sn; **Güç aktarımı:** dört tekerlekten çekiş, 9 ileri otomatik şanzıman; **Yakıt deposu:** 66 lt; **U/G/Y:** 4732/1890/1602 mm; **Bagaj hacmi:** 505 lt; **Boş ağırlık:** 1735 kg; **Tüketim:** 7,1 lt/100 km; CO_2: 166 gr/km



konseptinde yapılmıştı ve GLK tutkunlarının hala GLC'nin yeni yuvarlak hatlarına alışabilmiş olduklarını söylemek mümkün değil.

Mercedes bu yıl ise yeni GLC'nin bu kez Coupe versiyonunu gözler önüne serdi. GLC ile Coupe versiyonun arasındaki en önemli karakteristik tasarım farkı, aracın arka bölümünde, yani arka kapılar, bagaj kapağı ve tavan



GLC ile Alman marka, ezeli rakibi BMW'nin X4'üne çok güçlü bir cevap vermiş oldu.

Coupe forma rağmen 505 lt ile geniş bir hacim sunuyor.



Çok kaslı ve büyük görünse de yarattığı etkiden daha alçak bir yapıya sahip.



Arkadaki baş mesafeleri kısıtlı olsa da önemli bir sorun yaşatmıyor.



Ön sıra çok rahat. Yükseltilmiş bir C Serisi'ndeymiş gibi hissediyorsunuz.

bölgelerinde gerçekleşmişti. Bu haliyle Mercedes, ezeli rakibi BMW'nin X4 modeline de cevap vermiş oluyordu. Ayrıca yapılan değişiklikler neticesinde Coupe model standart versiyondan 8 cm daha uzun ve 4 cm daha alçak olarak tasarlanmış. Yani Coupe etkisini güçlendirmek için aracın tasarımına daha uzun, basık ve sportif bir hava verilmiş.

Tasarım çok şık

Bu denli şık bir otomobilde işe, tasarım detaylarını anlatarak başlamak gerekecek. Aracın yerden yüksek yapısı küt bir burun, ızgara üzerindeki metalik desenler ve büyük bir marka amblemiyle başlıyor. Kaput üzerindeki ütü izleri, GLC'nin gergin hatlarını ifade ediyor. Profilden bakıldığında ise eğimli ön cam kadar, coupe formlu arka bölüm de ilgi çekiyor. Gerçekten de aracın arka tasarımı, en az ön bölümün tasarımı kadar hoş detaylara sahip. İnce ve uzun stoplar, farklı renkteki plastikle çevrili arka tampon, egzoz çıkışlarının etrafındaki krom çerçeveler ve bagaj kapağına entegre edilmiş spoyler GLC Coupe'ye özgünlük ve estetik bir ruh katıyor. Ben şahsen, arkada ikinci bir büyük spoyler olmasını isterdim, hani şu AMG GLA 45 modelinde olan cinsten. Kim bilir, bu tür özel donanımları belki de GLC'nin AMG versiyonları için saklıyorlardır.

İç mekan yeterli genişlikte

Aracın iç mekanına geçildiğinde, yerden yüksek bir C serisi atmosferi gözlemleniyor. İç mekan çok geniş olmasa da, yerden yüksek yapısı, oturma pozisyonu ve çevre görüşü, sürücüye güven veriyor. Yerden yüksek ve eğik arka camın arka görüşe biraz olumsuz etkisi var ama çok da kritik seviyede değil. Zaten park manevralarında, standart olarak sunulan geri görüş kamerası gibi asistan sistemler de sürücüye destek sağlıyor. Test otomobilimizde iç mekanda iki farklı renk tonunda döşeme kullanılmıştı ve bu da iç mekan atmosferinde güzel bir doku sağlıyor. Ön koltuklar genişlik ve konfor açısından yeterli olanı sunuyor. Arka koltukta Coupe formlu tavan nedeniyle standart GLC'ye göre tavan



İç mekanda kalite de bilgi-eğlence sistemleri de günümüzün en üst seviyesinde.



İki parçalı ince uzun stoplar ve karoserdeki ışık oyunları da çok şık etki bırakıyor.

eğimi daha fazla olsa da, baş mesafesi yönünden fazla bir sıkıntı yaşanmıyor.

3 farklı motor seçeneği var

Mercedes GLC 250 4MATIC Coupe AMG isimli test aracımızda, 2.0 lt benzinli, 211 HP gücünde, 4 silindirli bir motor görev yapıyor. GLC Coupe serisindeki en küçük hacimli motor da zaten bu oluyor. Serideki diğer iki motor ise dizel ve 2.1 lt hacminde, dolayısıyla vergi konusunda bir üst dilime sarkıyor.

Mercedes'in bu 2.0 lt'lik benzinli motoru 5.500 d/d'de 211 HP güç üretiyor. Aslında rakiplerdeki turbo benzinli motorlarla karşılaştırıldığında, 2.0 lt klasmanında, motor gücü biraz zayıf kalıyor, çünkü rekabette artık güçler 240-250 HP bandına çoktan erişmiş durumda ama 211 HP'in bile GLC Coupe için yeterli olduğunu söylemek mümkün. 1200-4000 d/d'da ulaşılan 350 Nm'lik tork da güce oranla yine çok düşük olmayan bir değer. Tüm bu motor gücü, 9 ileri oranlı 9G-Tronic otomatik şanzıman ve 4 tekerlekten çekiş sistemi eşliğinde, saf yol performansına dönüştüğünde, 7,3 sn gibi bir zamanda 100 km/s hıza erişebiliyor. Boş ağırlığı 1735 kg olan GLC Coupe'nin son hızı ise 222 km/s. Ortalama yakıt tüketimi fabrika verilerine göre 7,1 lt/100 km ama sıkışık şehir trafiğine girdiğinizde 10 lt/100 km'nin üzerindeki rakamlara kendinizi alıştırmanız gerekecek.

GLC Coupe'nin fiyat etiketi de elbisesi kadar şık duruyor. Standart versiyonu için 265.700 TL istenen GLC Coupe'de fiyat, test otomobilimizdeki donanımlar eklendiğinde, 299.000 TL'ye kolayca yükseliyor. Yine de 2.1 lt'lik dizel versiyonun 350.000 TL'lik fiyatının yanında biraz daha masum kalıyor.

GLC Serisi'nde aynı donanımlı Coupe ile standart versiyon arasındaki fiyat farkı ise 13 bin TL olarak gerçekleşiyor. Bu şık tasarıma sahip olmak için bu fark verilir mi? Tasarıma önem verenler için ödenmeyecek bir bedel değil aslında. Örneğin bir C 300 Coupe'nin fiyatı da 285.000 TL. Herşey, estetiğe ne kadar değer verdiğinize bağlı.

SONUÇ
HIRANT KASAPOĞLU

Mercedes, her segmentte yeni varyasyonlara girmeyi ve ürün çeşitliliğini artırmayı seviyor. Geçen yıl tanıtılan GLC'yi, bu yıl da Coupe versiyonun takip etmesi, ürün gamında yapılan zenginleştirme çalışmalarının bir eseri. Otomotiv pazarında son 10 yılın yükselen segmentlerinden olan SUV sınıfı bu çeşitliliği kaldırabilecek yapıda. GLC Coupe ise, her yönüyle Mercedes kalitesini yansıtan bir model. Buna şık tasarım da dahil olmuş durumda.



Konforlu yol arkadaşı

Ford Mondeo



Mondeo, özellikle yenilenen güvenlik ve konfor teknolojileriyle öne çıkmayı hedefliyor.

Neredeyse 5 metreyi bulan boyuyla "gemi gibi araba" ünvanını yakıştırdığım Mondeo ile İstanbul-Sakarya arasında keyifli bir yolculuk yaptık. Teknolojisini yenileyen ve bu çıtayı oldukça başarılı bir şekilde yükselten Mondeo orta segmentteki konumu tam anlamıyla hak ediyor... Yazı ve Fotoğraflar: ERTUĞRUL BALIKÇIOĞLU

Kullanma şansını bulduğum 2.0 lt TDCI Mondeo'da; 180 beygir güce sahip ve dakikada 2000-2500 devirde 400 Nm tork üreten dizel motor görev yapıyor. Bu güçlü dizel ünite, gaz tepkilerine hızla cevap verebiliyor. Hava direncini en aza indiren yeni aerodinamik gövde tasarımıyla, düşük yakıt tüketimi ve yüksek performans sağlayan Mondeo, yüksek hızlarda da sağlam bir yol tutuş sergiledi. Yalıtım başarıyla sağlandığından, yüksek hızlarda bile motor sesi kabin içine sızamıyor. Bu da son derece sessiz bir yolculuk konforu sağlıyor. Aynı zamanda masaj yapabilen ön koltuklar, ısıtma ve soğutma yetenekleriyle de konfora katkıda bulunuyor.

Güvenlik konusu da Mondeo'da "abartılmış"; ani frenlemelerde risk altında olan arka koltuk yolcuları için hava yastıklı emniyet kemerleri standart olarak sunuluyor. Bunlar, çarpma anında oluşan gücü, alışılmış kemerlere göre beş kat fazla dağıtarak azaltıyor. Böylece boyun ve kafa hareketlerinin kontrolü sağlanırken, göğse uygulanan baskı da azaltılmış oluyor.









180 HP'lık 2.0 TDCi, gücüne rağmen tutumlu da olabiliyor.

Ayrıca güvenlikle ilgili olarak kör nokta uyarı sistemine sahip Mondeo'nun sağından ya da solundan bir araç kör noktaya girdiğinde, sistem o tarafın yan aynasında bulunan LED uyarı lambasıyla sürücüyü uyarıyor. Mondeo'nun 'Aktif Şehir İçi Güvenlik Sistemi' ile, aracınız 40 km/s'den düşük bir hızda seyrederken, sensörler önünüzdeki aracın beklenmedik bir biçimde durduğunu saptarsa, sistem otomatik olarak fren uyguluyor. Ayrıca; Şerit Takip Sistemi ve Şeritte Kalma Yardımcısı, geri görüş kamerası gibi sistemler de Mondeo'daki önemli güvenlik özellikleri arasında yer alıyor.

Bir yenilik olarak Ford Mondeo'nun Dinamik LED ön farları, direksiyonu çevirdiğiniz açıyı farlarınıza da yansıtarak, gece sürüşlerinde mükemmel bir görüş açısı kazandırıyor. Dinamik farlar aynı zamanda hızınıza, hava ve yol koşullarına bağlı olarak aydınlatma tipini de otomatik ayarlıyor. Hava ve yol şartları ne olursa olsun kullanabileceğiniz sekiz farklı aydınlatma modunun yanı sıra, manuel olarak ayarlayabileceğiniz serbest mod da mevcut.

Daha önce Focus'ta da kullanılan otomatik Park Sistemi, aracın uzunluğundan ve genişliğinden %20 daha büyük olan park yerlerine park etme olanağı sağlıyor. Sadece tek bir tuşa basılarak aktive edilen sistemin sensörleri, araçla geçiş yaptığınız alanlarda uygun park alanını aramaya başlıyor ve başarıyla kendini park ediyor.

Sürüş İzlenimi

Sakarya, İstanbul'dan çıkan biri için uzak bir şehir olmasa da, ağır trafik nedeniyle İstanbul'dan çıkabilmenin

Mondeo, güvenlik adına günümüz ileri teknolojilerinin nerede ise tamamına sahip.



Dijital kokpit sportif bir tasarıma da sahip.

Ford Mondeo

Motor: 4 silindir, turbo dizel, önde yanlamasına; **Motor hacmi:** 1997 cc; **Maks. güç:** 180 HP-3500 d/d; **Maks. tork:** 400 Nm-2000-2500 d/d; **Maks. hız:** 225 km/s; **0-100 km/s:** 8,3 sn; **Güç aktarımı:** önden çekiş, 6 ileri oranlı otomatik şanzıman; **Yakıt deposu:** 63 lt; **U/G/Y:** 4871/1852/1482 mm; **Bagaj hacmi:** 429 lt; **Boş ağırlık:** 1587 kg; **Tüketim:** 4,8 lt/100 km; **CO_2:** 125 gr/km


Şık tasarımdaki akıcı çizgiler başarılı bir aerodinami sağlıyor.


Düz yüzeylerin hakimiyetindeki tasarımın arkaya doğru alçalan tavan çizgisi Mondeo'ya coupeleri hatırlatan bir siluet kazandırıyor.



SYNC adlı sistem ile sesli komutlarla birçok fonksiyon kontrol edilebiliyor.


Bagaj hacmi (429 lt) bu boyuttaki bir otomobil için küçük kalıyor.


Genişlikler arkada da bonkör. Alçalan tavana rağmen baş mesafeleri sorun olmuyor.


Büyük yapı özellikle ön sırada çok geniş alan sağlıyor.

güçlüğüne, bir de kaza yapan araçların yarattığı kaosu ekleyecek olursanız, uzun saatlerinizi bu yolda geçirebiliyorsunuz. Böyle bir trafikte dur-kalk ilerlerken aslında otomobilinizin size yaşattığı konfor önem kazanıyor. Test ettiğim 2.0 lt TDCI Titanyum Ford Mondeo, aradığınız konforu fazlasıyla sunuyor. Örneğin, dokunmatik ekranlı ve sesli kontrol özelliği olan Ford SYNC3 sistemi sayesinde; basit bir sesli komut ile istediğim müziği seçip, araç iç sıcaklığını ayarladım, navigasyon sistemini kontrol edebildim, eller serbest sistemi üzerinden arama yapabildim. Sistem, aynı zamanda cep telefonuna gelen SMS'leri sesli okuyabiliyor. Hal böyle olunca, size de ellerinizi direksiyondan hiç kaldırmadan sistemin keyfini çıkarmak kalıyor. Ayrıca sessiz kabin sayesinde sesi tırmandırmadan çok hoparlörlü sistemden mükemmel müzik dinleyerek yolun açılmasını bekledim. Sessiz otomatik klimanın serinliğinde, yetenekli koltuğum bana masaj yaptı. Bu da trafiği çile olmaktan çıkardı doğrusu…

Mondeo büyük bir kabine sahip. Bununla birlikte, baş üstü boşluğunun yeterli olmadığını söylemeliyim. Koltuk minderinizi biraz yukarı kaldırdığınızda başınızın tavana değmesine ramak kalıyor. Bununla birlikte, ön ve arka diz mesafeleri olması gerekenden de fazla. Bu da özellikle arka koltuk yolcularının rahat etmelerini sağlıyor.

Mondeo'nun kavisli geniş ön camı büyük bir görme rahatlığı sağlıyor. Kör nokta sinyali verebilen yan aynalar sayesinde ise şerit değiştirmeyi güvenle yapabiliyorsunuz. Karartmalı dikiz aynası, özellikle gece sürüşlerinde rahat ettiriyor. Kaliteli deri malzemeyle kaplanmış kokpit üzerinde oldukça fazla düğme olmasına rağmen, bu düğmelerin karşılığı LCD ekranda da olduğundan, düğme arama derdiniz olmuyor. Bilakis, alternatif noktalardan aynı fonksiyonları kullanabilmek kolaylık yaratıyor. Ön kokpiti ikiye ayıran alüminyum çıta kalite hissini artırıyor.

6 ileri otomatik şanzıman, vites geçişlerini hissettirmeden yaparken, kısa oranlarıyla aracın çabuk hızlanmasını sağlıyor. Yakıt tüketimi konusunda da oldukça yol alan Mondeo; fabrika verilerine göre, ortalamada 100 km'de 4.8 lt tüketim gösterirken, kullandığım aracın bilgi ekranında ortalama 6.1 lt/100 km tüketim verisi gördüm. Bu kadar dur-kalk'a rağmen bu veri sanırım fabrika verisinin doğruluğunu gösteriyordu.



SONUÇ

ERTUĞRUL BALIKÇIOĞLU

Tavsiye edilen anahtar teslim fiyatı 188 bin 210 TL olan 2 lt TDCI Titanium donanım seviyeli Mondeo; sunduğu konfor ve güvenlik sistemleri ile bence bu ücreti hak ediyor. Yüksek hızlarda bile verdiği güven ile, ani frenlemelerde izinde kalabilmesiyle, izinden kopmadan girip çıktığı viraj kabiliyetiyle Ford Mondeo gerçekten başarılı bir tasarım olmuş…

Şimdi dizeli de var

MAZDA 3 SKYACTIV-D 1.5

Mazda'nın kompakt sınıfta yer alan 3 modelinde artık Skyactiv dizel motor seçeneği de var. Üstelik yeni dizel motor, hem manuel, hem de otomatik şanzımanlarla sunuluyor. Yazı:Hırant Kasapoğlu, Fotoğraflar:Doruk Seymen

Mazda'nın kompakt sınıfta yer alan 3 modeli, 2003 yılında, 323 modelinin yerini almıştı. Şu an piyasada olan model ise 2014 yılında piyasaya sürülen üçüncü jenerasyon. Skyactiv teknolojilerinin ve Kodo tasarım unsurlarının yer aldığı Mazda 3, şimdi de dizel motor alternatifine kavuştu. 1.5 lt hacimli dizel motor, otomatik vitesle de satın alınabiliyor, böylece Mazda, Türkiye'de pazarın önemli bir beklentisi olan dizel otomatik talebine de artık cevap verebiliyor. Bu yeni dizel versiyon sedan ve hatchback gövde versiyonlarının yanı sıra dört farklı donanım seviyesine sahip.

Kodo tasarımı dinamizm katıyor

Mazda'nın 2010 yılına kadar olan modellerinde, Hollandalı tasarımcısı Laurens Van den Acker'in ortaya attığı "Nagare" akımının etkileri görülebilir. Bu modellerin kapılarında ve profilinde dalga formlu ütü izleri yer alıyor. Van den Acker'in Renault'ya transfer olmasının ardından, Japon markanın tasarım politikası, Japon baş tasarımcı Ikuo Maeda'ya emanet edildi. Maeda'nın şekil verdiği "Kodo" tasarım anlayışı ise markaya daha dinamik bir imaj katmayı amaçlıyordu. Kodo kelimesi Japonca'da zaten "Hareketin Ruhu" anlamına geliyor. Maeda'nın ilk Kodo konseptleri, 2011 yılındaki fuarlarda sergilenen Minagi ve Shinari şov otomobilleri oldu. Kodo tasarımının ilk uygulandığı araçlar ise Mazda CX-5 ve Mazda 6 oldular.

2013 yılı sonunda tanıtılan ve 2014'de pazara sunulan Mazda 3 ise Kodo tasarım unsurlarının başarıyla uygulandığı üçüncü model. Japon tasarımcılar Kodo tasarımını, tüm ürün gamına yaymayı hedefliyor. Öte yandan Kodo tasarımı, hem sedan hem de hatchback gövde versiyonları üzerinde aerodinamik hatlar oluşturulmasına da imkan tanımıştı.



Tasarım olarak Mazda 3'ü incelediğimizde, ön tasarımda verilmek istenen yırtıcı yüz ifadesini görmek mümkün. Beşgen radyatör ızgarası, vahşi bir görüntünün altını çiziyor.






Çok iri yapılı değilseniz arka koltuklarda da rahat edersiniz.


Ergonomi ve sürüş pozisyonu başarılı. Genişlikler iyi.

Örneğin sedan versiyonunda aerodinamik sürtünme katsayısı, oldukça iyi bir değer olan 0,26.

Skyactiv'le gelen verimlilik

Mazda 3'e Kodo tasarımının yanı sıra, yine yeni bir mühendislik konsepti olan Skyactiv teknolojileri de uygulandı. Skyactiv verimli motorlar, verimli şanzımanlar, şasi, gövde ve mekanik aksamlarda verimlilik anlamına geliyor. Mazda 3'te bulunan i-stop (fren basıncına göre devreye giren akıllı stop/start mekanizması), Mazda 6 ve CX-5'te yer alan i-eloop sistemleri (kinetik enerji geri kazanımı) de Skyactiv teknolojilerinin birer unsuru. Tüm bu teknolojiler yani şasideki hafifletmenin, hareketli aksamlardaki verimliliğin sonucu ise daha düşük tüketim, daha az CO2 salımı ve daha iyi performans anlamına geliyor. Mazda 3 de buna uygun sonuçlara imza atıyor.

Tasarım olarak Mazda 3'ü incelediğimizde, ön tasarımda verilmek istenen yırtıcı yüz ifadesini görmek mümkün. Beşgen radyatör ızgarası, vahşi bir görüntünün altını çiziyor. İnce ve geriye doğru çekilmiş farlar da spor görünümü destekliyor. Sedan model bile en az hatchback kadar sportif durabiliyor. Kodo'nun başarısı da bu olsa gerek. Profildeki omuz çizgileri arkadaki güçlü tasarıma kadar ulaşıyor.

İç mekana geçildiğinde de sportif unsurlar devam ediyor. El freni, vites kolu, direksiyon simidi gibi detaylarda da sportif etkiye rastlanıyor. Gösterge paneli ise çok ilginç. Panelde büyük bir devir göstergesi var, hız göstergesi ise sadece dijital olarak gösteriliyor. Ayrıca hız bilgisi HUD (Head Up Display) üzerine de yansıtılıyor. Bunun yanı sıra orta konsoldaki 7 inçlik, renkli ve dokunmatik ekrandan, müzik ve bilgi-eğlence sistemine erişmek mümkün. Bu ekrandaki bilgilere, el freninin sağında yer alan butonlarla da müdahale edilebiliyor, bu sayede konsantrasyonu bozmadan ayar yapılabiliyor. Test ettiğimiz araçta yer alan dijital klimanın havalandırma ayarları da kolay kullanıma uygun, dairesel şalterlerden oluşmuştu.


Krom sportiflik sağlıyor. Otomatik şanzıman başarılı.

İç mekan tipik Mazda tarzında ve hareketli çizgiler içeride de devam ettirilmiş. Bolca kullanılan krom detaylar, malzeme kalitesi başarılı olan kokpite sportif bir tarz da kazandırıyor.



Mazda 3

Motor: 4 silindir, turbo dizel, önde yanlamasına; **Motor hacmi:** 1499 cc; **Maks. güç:** 1105 HP-4000 d/d;**Maks. tork:** 270 Nm-1600-2500 d/d; **Maks. hız:** 184 km/s; **0-100 km/s:** 11.61 sn; **Güç aktarımı:** önden çekiş, otomatik şanzıman; **U/G/Y:** 4585/1795/1450 mm; **Bagaj hacmi:** 419 lt; **Boş ağırlık:** 1370 kg; **Tüketim:** 4.4 lt/100 km; **CO_2:** 114 gr/km

Dizelle gelen ekonomi

Bu aracın, pazara ilk kez sunulduktan 2 yıl sonra yeniden gündeme gelmesinin sebebi, artık dizel motor seçeneğini de sunabiliyor olmasıydı. Hem de dizel motor, manuel ya da otomatik şanzımanlarla birlikte alınabiliyor. 1,5 lt hacimli dizel motor, Skyactiv teknolojisine uygun, küçük hacimli ve yeni emisyon normu olan Euro VI'yı da karşılayabiliyor. 1,5 lt'lik




Bagaj hacmi yeterli, kullanımı ise rahat.

turbo dizel motorun 105 HP'lik gücü rakipleri kadar yüksek olmasa da, test ettiğimiz otomatik vitesli araçta bile yeterli olan performansı sunabiliyor, ama pazarda bundan çok daha güçlü ve performanslı dizel otomatik kombinasyonlu alternatifler de var. 1,5 lt'lik motorun 105 HP'lik maksimum gücü 4.000 d/d'de üretiliyor, 270 Nm'lik maksimum torka ise 1.600-2.500 d/d

Kodo tasarım sedan versiyonda aerodinamiği oumlu etkiliyor.

arasında ulaşılabiliyor. Sıkıştırma oranı ise turbolu bir motora göre oldukça ilginç; 14,8:1

Tüm bu değerler sonucunda ortaya çıkan performans da, 1370 kg ağırlığındaki, otomatik vitesli bir sedan için yeterli seviyede. Mazda 3'ün 0-100 km/s hızlanma performansı 11,6 sn, son hızı ise 184 km/s. Tüm bu veriler karşısında ortalama yakıt tüketimi ise oldukça tutumlu sayılmalı; 4,4 lt/100 km. Dizel motorlu Mazda 3 için iki yıl bekleyen var mıdır, bilemiyoruz ama eğer birileri beklediyse, yakıt gideri olarak beklediklerine değebilir. Çünkü benzinli motorlu ve otomatik vitesli Mazda 3'ün aynı koşullardaki tüketimi 0,8 lt daha fazla yani 5,2 lt/100 km. Performans olarak ise her iki otomobil birbirlerine yakın gibi.



SONUÇ
HIRANT KASAPOĞLU

Mazda 3'de dizel bekleyenlere müjde vermek lazım, iki yıl beklediğinize değecek. Yeni Skyactiv dizel motoruyla Mazda 3, daha tutumlu ve performans olarak da benzinli versiyonun çok da gerisinde değil. Konfor, bilgi eğlence, yol tutuş ve güvenlik sistemleri konusunda da yeterli olanı veriyor. Üstelik de sportif ve uzun yıllar iyi görünecek bir tasarıma sahip.



Bavyeralılar geliyor! Yeni 5 kapılı Audi A5 Sportback, BMW 4 Gran Coupe ile ilk düelloda.

Yılın en şık karşılaştırması

Audi A5 Sportback ve BMW

Audi Sportback BMW Gran Coupe'ye karşı... Bavyera güzellik yarışmasına hoş geldiniz. Yeni A5 ilk kez BMW 4'e karşı.

İsimler önemsizdir. Örneğin Audi. Yeni A5 Sportback için hala "4 kapılı coupe" terimini kullanıyor. Neticede "liftback binek" gibi basit bir terimden çok daha havalı. Aslında A5 Sportback gerçekten de bir liftback binek. Ama en şıklarından biri. BMW yöneticileri de benzer bir yöntem uygulamışlar. Gelmiş geçmiş en güzel 3 Serisi'nin adı 4 Serisi ve o da 4 kapıya ve geniş bir yükleme kapağına sahip. Peki bu tasarım onu ne yapıyor? Evet, Gran Coupe.

Neyse, artık isimleri geride bırakabiliriz. Neticede ikisi de çok şık ve özgün tasarımlı modeller. Ancak detaylarında çok belirgin farklılıklara sahipler. BMW'nin karoser birleşim noktaları arasındaki mesafeler premium sınıftaki en büyüklerden biri. Diğer taraftan bu durum, aracın gerçek kalitesini kesinlikle olumsuz etkilemiyor, çünkü boşluklar hassas bir işçilikle eşit bir şekilde hazırlanmış.

Zevklere hitap etme konusunda ise puan kesintileri yapılabilir. Örneğin orta sınıfın en güzel arka tasarımlardan birine sahip olan Audi tek parçadan yontulmuş gibi hissettirirken, BMW biraz "kalın kalçalı" izlenimi bırakıyor.

BMW'nin şık iç mekanı da bazı konularda Audi'nin gerisinde kalıyor. Yeni A5'in boyutları neredeyse aynı kalırken, sunduğu iç mekan hem öncüsünden, hem de BMW'den daha geniş. Bu sayede iri yapılılar daha rahat yolculuk ediyor ve arka koltuklar uzun yolculuklara biraz daha uygun. Ancak burada, A5'in de bir iç mekan mucizesi olmadığını hatırlatmamız gerekiyor.



A5'in kokpitinde geleceğin rüzgarları esiyor.

Audi'nin kokpiti, fazla değiştirilmeden dikkatli bir şekilde geliştirilen dış tasarımının aksine, "teknoloji ile bir adım ileride" reklam spotunun hakkını sonuna kadar veriyor. Örneğin göstergeler tamamen dijital ve Sportback eksiksiz bir bağlanabilirlik kabiliyetine sahip. Tüm



4 Gran Coupe

bunlara çok yüksek bir kalite ve çok iyi bir ergonomi de ekleniyor.

Bu konuda BMW biraz geride kalıyor. Tamam, burada da her şey şık ve kaliteli ama plastik yüzeyler bir nebze daha kalitesiz hissettiriyor. Kokpit tasarımı da Audi'deki kadar elit görünmüyor. Diğer taraftan BMW de neredeyse mükemmel bir bağlanabilirlik kabiliyetine sahip. Sadece dijital kokpit opsiyonu bulunmuyor. Bunun dışında BMW 4 Serisi'nin kumanda konsepti avantajlara sahip: Yıllar içinde mükemmelleştirilen iDrive'ın kullanımı, Audi'nin MMI çok katmanlı mönülere sahip sisteminden daha hissel.

Sportif ikilimizin klasik disiplinlerde de yüksek puanlar alabildiklerini testimiz gösterdi. BMW ile başlayalım. Test aracımız 435d'de efsanevi bir sıralı 6 silindirli motor görev yapıyordu. 3.0 lt'lik dizel işini yapmaya başladığında, motorun sesleri dizelmiş gibi değil de, 6 silindirli bir motormuş gibi hissettiriyor. Sekiz ileri oranlı otomatik şanzıman ile birlikte bu araç, neredeyse mükemmel bir kombinasyon sunuyor. Şanzıman çift debriyajlılar kadar hızlı çalışıyor ve tam gazda neredeyse vites değişimlerinde herhangi bir güç kesintisi hissettirmiyor.

Audi de benzer özelliklere sahip. Ta-

Audi A5 Sportback 3.0 TDI quattro

Motor: V6, turbo, önde uzunlamasına; **Motor hacmi:** 2967 cc; **Maks. güç:** 286 HP–3500 d/d; **Maks. tork:** 620 Nm–1500 d/d; **Maks. hız:** 250 km/s; **0-100 km/s:** 5.5 sn; **Güç aktarımı:** 4x4, 8 ileri otomatik şanzıman; **Yakıt deposu:** 61 lt; **U/G/Y:** 4733/1843/1386 mm; **Bagaj hacmi:** 480-1300 lt; **Boş ağırlık:** 1840 kg; **Tüketim:** 5.2 lt/100 km; **CO_2:** 138 gr/km





Tam bağlanabilirlik ve şık bir tasarım: A5 Sportback'in kokpiti opsiyonel olarak tam dijital sipariş edilebiliyor. İşçilik her zamanki gibi birinci sınıf.

BMW 435d Gran Coupe

Motor: Sıralı 6 silindir, turbo, önde uzunlamasına; **Motor hacmi:** 2993 cc; **Maks. güç:** 313 HP-4400 d/d; **Maks. tork:** 630 Nm-1500 d/d; **Maks. hız:** 250 km/s; **0-100 km/s:** 4.8 sn; **Güç aktarımı:** 4x4, 8 ileri otomatik şanzıman; **Yakıt deposu:** 60 lt; **U/G/Y:** 4638/1825/1404 mm; **Bagaj hacmi:** 480-1300 lt; **Boş ağırlık:** 1760 kg; **Tüketim:** 5.6 lt/100 km; **CO_2:** 147 gr/km





BMW 4 Gran Coupe sportiflik için yaratılmış: Birinci sınıf spor direksiyon, iDrive ve harika bir Multimedya sistemi. Kokpit çok katmanlı bir yapıya sahip.

Binek mi? Kesinlikle seksi değil! Karşınızda 4 kapılı spor coupelerin stopları! 4 Gran Coupe ve A5 Sportback... Gerçekten cool!



BMW 435d Gran Coupe



Audi A5 3.0 TDI



BMW'nin arka koltuklarında 1.90 metrelik meslektaşımız bile rahatça yolculuk edebiliyor.



BMW'nin 480 lt'lik standart bagaj hacmi koltuklar yatırıldığında 1300 lt'ye çıkıyor.

mam, V6 motor BMW'deki sıralı 6 silindirli kadar sessiz değil ama kesinlikle çok canlı bir makine. Ayrıca 286 HP ile BMW'den (313 HP) daha güçsüz olmasına rağmen, kesinlikle daha canlı hissettiriyor. Ayrıca gaza sonuna kadar basıldığında, devir kesiciye neredeyse spor motorlar kadar çabuk ulaşıyor.

Tüm sportifliklerine rağmen iki otomobil de kompakt sınıf tüketim rakamları sunabiliyor. Fabrika verileri 100 km'de 5 lt civarında olsa da gerçek kullanımda tüketimler 7 lt civarında gerçekleşiyor.

İkilinin süspansiyon ayarları da dinamik karakterlerine uygun seçilmiş. Ancak hala aralarında farklılıklar var. Ayarlı süspansiyonların konfor seviyeleri yeterli olsa da Audi bu konuda biraz daha avantajlı. A5'in süspansiyonu biraz daha yumuşakken, BMW bazı durumlarda özellikle kısa zemin darbelerinde zayıflıklar gösterebiliyor. Neyse ki iki araç da geçmişin aşırı sertliğine sahip değil. Can sıkıcı önden kaymalar ikisinde de görülmezken, 4x4 sistemleri sayesinde aktarma problemleri de yaşanmıyor.

Gelelim maliyetlere... Öncelikle ikisinin de ucuz araçlar olmadıklarını hatırlatmamız gerekiyor. Örneğin A5 Sportback'in 2.0 lt 190 HP'lik dizel motora sahip versiyonunun Almanya başlangıç fiyatı 40 bin 850 Euro. Otomatik şanzımana ve 4x4 sistemine sahip 286 HP'lik test aracımızın için istenen rakam ise 52 bin 800 Euro. BMW de daha insaflı değil: Giriş modelinin (20i, 184 HP) fiyatı 37 bin 550 Euro'dan başlıyor. Dinamizm ustası test aracımız 435d için ise 56 bin 400 Euro'yu gözden çıkarmak gerekiyor. Her zamanki gibi burada da güzelliğin bedeli yüksek.



Audi'nin arka koltuklarında genişlikler BMW'den biraz daha iyi. İki yetişkin rahat yolculuk edebiliyor.



Audi'nin bagaj hacmi de BMW ile aynı: 480-1300 lt arasında.



SONUÇ
STEFAN VOSWINKEL

Audi A5 Sportback ve BMW 4 Gran Coupe, kesinlikle orta sınıfın en güzel modelleri arasında. Ayrıca coupe tasarımın dezavantajları da neredeyse yok: İkisi de pratik ve günlük kullanıma uygun. Audi kadar mükemmeliyetçi olmayan BMW, daha çok karakteriyle etkiliyor. A5 karakter konusunda biraz geride kalırken, biraz fazla mükemmel de olabiliyor.

Audi A5 3.0 TDI



DEĞERLENDİRME ★★★★½

BMW 435d Gran Coupe



DEĞERLENDİRME ★★★★★



BMW X1

xDrive25d
4 silindir

Tork
450 Nm

Güç
231 HP



Dev dizellerin savaşı

BMW X1, VW Tiguan

BMW ve VW'nin en güçlü dizel motorlarla donatılmış kompakt SUV'ları karşı karşıya.



VW Tiguan

2.0 BiTDI 4Motion
4 silindir

Tork
500 Nm

Güç
240 HP

Herhalde bir kez olsun dağ ya da yayla yolculuğu yapmışsınızdır. Büyük ihtimalle orada taptaze süt içmişsinizdir. Öyle kutu içindeki market sütlerinden değil, çiftçinin ineğinden o gün sağılmış, hemen soğutulup vitrinde sergilenen sütlerden. Lezzetliydi, değil mi? Bunun nedeniyse yüzde 5 yağ içeren tam yağlı süt olması. Yüzde 5 yağ! Tat hücreleriniz büyük bir keyif almıştır sanırım.

SUV kullanırken güçlü bir damak tadı arayanların ise dağlara çıkmasına gerek yok. VW de bu sınıfın "tam yağlı ya da lezzetli" ürünlerini üretiyor. Örneğin en lezzetli haliyle bir Tiguan TDI: 2.0 TDI SCR. 500 Nm'lik tork değeri de bu aracın lezzetine lezzet kalan bir unsur. Bizler de, bu 240 HP'lik lezzetten büyük bir yudum içme fırsatı bulduk. Lezzet karşılaştırması içinse alışveriş listemize Bavyera'ya özgü bir ürün ekledik: 231 HP'lik BMW X1 xDrive 25d. İkinci konuğumuz da çok güçlü bir dizel motora sahip: 2.0 lt'lik makine, 450 Nm tork üretiyor. Peki ama bu kompakt dağ keçilerinin hangisi bize daha lezzetli gelecek? Bu sorunun cevabını, puanlara dayalı geniş karşılaştırmamız











BMW

Artık iyice olgunlaşmış iDrive sistemli klasik BMW kokpiti. iDrive düğmesinin sol tarafında sürüş modu seçim düğmesi yer alıyor: Vites değişim noktalarıyla, motor, direksiyon ve süspansiyon tepkileri değiştirilebiliyor. Sağ üstte: Su kasalarıyla pratik yükleme testi. Sağda: Arkadaki diz mesafeleri yeterli.

gösterecek.

Bu iki lezzetli ürüne sahip olabilmek için, bütçenizin de en az ikilinin motorları kadar güçlü olması gerekiyor. 240 HP'lik Tiguan 2.0 TDI'ın Almanya fiyatı 42 bin 700 Euro'dan (Türkiye'de 150 HP'lik 2.0 TDI SCR DSG 162 bin TL'den) başlıyor. Aktif şerit takip asistanı, büyük navigasyon-radyo paketi ya da römork demiri gibi önemli opsiyonlar da buna eklendiğinde rakam, rahatlıkla 45 bin Euro'yu aşıyor. Afiyet olsun! BMW de bu güç klasmanında düşük bedeller talep etmiyor. Test konuğumuz X1'in Almanya başlangıç fiyatı 43 bin Euro (Türkiye: 190 HP'lik xDrive 20d'de fiyat 233 bin TL) civarında. VW'deki gibi o da otomatik şanzımana ve 4x4 sistemine sahip. Ancak eksiksiz bir asistan sistem paketi veya kapsamlı bir multimedya sistemi yok. Eşzamanlı trafik bilgi akışıyla sıkışık trafikten kaçma fonksiyonuna sahip büyük navigasyon sistemi ve online bağlantı özellikleri için 3 bin 600 Euro daha ödemek gerekiyor. Aktif direksiyon yönlendirmeli şerit takip asistanı gibi pratik asistan sistemler paketi ise 2 bin Euro daha gerektiriyor. Fiyatlar bu kadar yüksek olunca bu ikiliden, herhangi bir zayıflık gösterme-

Bagaj alanı: VW bir kasa daha fazla taşıyabiliyor.









VW

R-Line paketinde ekstra dekorasyon bulunuyor. Sanal göstergeler ve dokunmatik fonksiyonlu 6.5 it'lik navigasyon ekranı. Sürüş programları ve değişken amortisörler bir düğme (solda) ile kontrol ediliyor. İç mekan arkada (sağda) oldukça geniş ve bagaj hacmi (en dış fotoğraf) de BMW'den daha büyük.

KARŞILAŞTIRMA BMW X1, VW TIGUAN



VW
Maksimum hacim 1655 lt. Arkada konumlanan akü nedeniyle ne yazık ki düz bir yükleme zemini oluşmuyor.



BMW
Maksimum hacim 1550 lt. Arka koltuk sırtlıkları 3 parça halinde katlanıyor.

Teknik veriler

	BMW	VW
Motor (tip/silindir sayısı)	sıralı/4/bi-turbo	sıralı/4/bi-turbo
Supap/eksantrik adedi	silindir başına 4/2	silindir başına 4/2
Motor hacmi (cc)	1995	1968
Maksimum güç (HP-d/d)	231-4400	240-4000
Maksimum tork (Nm-d/d)	450-1500	500-1750
Maksimum hız (km/s)	235	228
Şanzıman	8 ileri, otomatik	7 ileri, DSG
Güç aktarımı	4x4	4x4
Ön/arka frenler	disk/disk	disk/disk
Test aracı lastikleri	225/50 R 18 W	255/40 R 20 Y
Tüketim (lt/100 km)	5.8/4.6/5.0	7.4/5.8/6.4
Yakıt deposu (lt)	61	60
Römork kapasitesi (frenli) (kg)	2000	2500
Bagaj hacmi (lt)	505-1550	615-1655
Boyutlar (u/g/y) (mm)	4439/2060/1598	4486/2099/1673

Test verileri

	BMW	VW
Hızlanma 0-50 km/s (sn)	2.5	2.1
0-100/130 km/s (sn)	6.9/11.1	6.4/10.7
0-160/200 km/s (sn)	16.9/30.5	17.3/36.1
Esneklik 60-100 km/s (sn)	3.8	3.7
80-120 km/s (sn)	4.6	4.8
Boş ağırlık/yükleme kapasitesi (kg)	1677/493	1792/548
Ön/arka ağırlık dağılımı (%)	57/43	57/43
Sağa/sola dönüş çapı (m)	11.3/11.4	11.3/11.3
Fren mesafesi 100 km/s'de soğuk (m)	37.6	35.1
100 km/s'de sıcak (m)	35.2	35.2
İç gürültü 50 km/s'de (dB(A))	58	56
100 km/s'de (dB(A))	67	65
130 km/s'de (dB(A))	70	70
Menzil (km)	960	830
Sportif tüketim (lt/100 km)	8.4	9.1
Test tüketimi, (fabrika verisine göre fark)	6.3 (5.0) +% 26	7.2 (6.4) +% 13
Tasarruflu tüketim (lt/100 km)	5.1	5.8

Auto Bild
TÜKETİM DEĞERLENDİRMESİ



SPORTİF TÜKETİM
54 km otoyol, 20 km'si tam gaz

TEST TÜKETİMİ
155 km'lik norm parkur ortalaması

TASARRUFLU KULLANIM
101 km şehir ve şehir dışı, yavaş gaz

SIRALAMA

Maksimum puan 650



Fonksiyonel, büyük ve çok güçlü motor sayesinde gayet hızlı. Bu sayede rahat bir birincilik elde etti.

Konforlu ama rakibinden bayağı küçük. Bu da hari-ka motoruna rağmen kaybetmesine neden oldu.

DEĞERLENDİRME

Karoser

	Maks. puan	VW	BMW
İç mekan genişliği (ön)	20	19	16
İç mekan genişliği (arka)	20	19	15
Ferahlık hissi	10	9	7
Bagaj hacmi	20	18	14
Değişkenlik	10	8	5
Yükleme kapasitesi	10	8	7
Römork kapasitesi	5	5	4
Görüş özellikleri	15	13	11
Kalite hissi	20	18	18
Fonksiyonellik	10	9	9
Güvenlik donanımları	10	8	6
Ara toplam	150	134	112

Çevre

	Maks. puan	VW	BMW
Dış boyutlar	10	4	5
Boş ağırlık	10	5	6
CO_2 emisyonları	10	7	9
Verim klasmanı	5	4	5
Dış gürültü	5	5	5
Çevreci teknolojiler	10	6	4
Ara toplam	50	31	34

Sürüş dinamikleri

	Maks. puan	VW	BMW
Sürüş özellikleri	20	18	18
Elektronik yardımcılar	15	13	13
Düz gidiş	10	10	9
Ataklık	20	18	17
Direksiyon	20	18	17
Güç aktarımı	10	10	10
Dönüş çapı	10	5	5
Frenler	20	16	15
Ara toplam	125	108	104

Connected Car

	Maks. puan	VW	BMW
Telefon	5	5	4
Navigasyon	15	15	15
Online fonksiyonlar/uygulamalar	5	2	3
Ses	5	5	5
Asistan sistemler	20	17	13
Ara toplam	50	44	40

Konfor

	Maks. puan	VW	BMW
Binişler	5	5	4
Oturma pozisyonu	20	19	18
Ön koltuklar	25	22	23
Arka koltuklar	10	9	7
Kullanışlılık	10	8	9
Süspansiyon	30	24	25
İç gürültü	10	8	7
Gürültü hissi	15	13	12
Konfor donanımları	15	12	9
Klima	10	8	6
Ara toplam	150	128	120

Motor

	Maks. puan	VW	BMW
Hızlanma	15	13	13
Esneklik	20	17	17
Maksimum hız	5	5	5
Çalışma karakteri	15	14	13
Devirlenme/tepki hızı	10	8	8
Şanzıman	20	18	19
Test tüketimi	30	26	28
Menzil	10	5	6
Ara toplam	125	106	109
Genel Toplam	650	551	519
Sıralama		1.	2.



Kalın egzozlar, geniş lastikler, yüksek güç... Test konuklarımızın toplam güçleri 471 HP, torkları ise 950 Nm.

melerini beklemek herkesin en doğal hakkı.

Aslında göstermiyorlar da... Örneğin BMW X1 çok yüksek bir sürüş konforu sunuyor. Tamam, dizel motorun boğuk homurtuları ve geniş tabanlı lastiklerin yuvarlanma sesleri her zaman duyulur seviyede ama gürültü yelpazesi asla çok yüksek değil. Koltuklar vücudu çok iyi destekliyor ve zengin ayar seçenekleriyle her zaman en doğru pozisyonu bulabiliyorsunuz. Amortisörlerin içerideki bir düğmeye basıldığında açılan valfleriyse, süspansiyon tepkilerini iyice yumuşatıyor.

Diğer taraftan ayarlı süspansiyon, tam yüklü kullanımda limitlerine ulaşıyor ve kısa zemin darbelerine vuruntularla tepki veriyor. Bu durumu "yumuşatmak" içinse ayarlı süspansiyonun Sport modunu seçmek gerekiyor. Bu modda motor homojen bir güç dağılımı yaratıyorken, vitesler (8 ileri) de hızlı ve neredeyse hissedilmeden değişiyor. Sonuç olarak: X1 ile yolculuk etmek tam bir keyif.

Tabi ki birkaç can sıkıcı ayrıntı da var: Elektrikli direksiyon hassas sürücülerin pek hoşuna gitmeyebilir. Çünkü orta konumda pek temiz çalışmıyor, virajlarda suni bir geri getirme hissi veriyor ve yüksek hızla düz giderken köşeli tepkiler veriyormuş gibi hissettiriyor. Ayrıca sinirli bir sürüş yaratıyor: Sert yönlendirme komutlarını karoserin sinirli bir şekilde dışa doğru yatması takip ediyor.

Aynı konuda VW Tiguan'da herhangi bir şikayet nedeni yok. Direksiyonun geri bildirimleri, kullanım için güç gereksinimleri ve yönlendirme dişli oranları sorunsuz bir uyum sağlıyor. Bu sayede Tiguan çok rahat ve güven veren bir kullanım sunuyor. Süspansiyon konforu ise BMW'deki gibi çok yüksek.

BMW'ye göre farklılıklar: Büyük lastikler enlemesine zemin yarıklarında daha vuruntulu ve kısa darbelere verdiği tepkiler biraz daha sert. Motor ise daha canlı ve güçlü hissettiriyor. Tamam, TDI motor – 7 ileri DSG şanzıman kombinasyonu her zaman gecikmelere neden olabiliyor ama 2.0 lt'lik makine bir kez çekiş üretmeye başladığında onu durduracak bir şey kalmıyor. TDI motor 200 km/s'nin bayağı üzerindeki hızlara ulaşana kadar etkili çekişini koruyor ve bu da büyük bir keyif veriyor. Bu sırada yolcular da keyif alabiliyor. Neticede Tiguan, X1 ile karşılaştırıldığında daha geniş bir iç mekana sahip ve bu da VW'nin lezzetini artıran önemli bir unsur.

Keyif faktörü

Burada sadece hisler önemli, puanlara dokunulmadı

Kategori	BMW	VW
Dizayn	★★★★	★★★★★
Canlılık	★★★★★	★★★★★
Sürüş özellikleri	★★★★	★★★★
Rahatlık	★★★★	★★★★★
İmaj	★★★★★	★★★★★
Ortalama	★★★★	★★★★★

Özellikle büyük radyatör ızgarası, Tiguan'a heybetli ve bize göre 5 yıldızlı bir görünüm kazandırıyor. İkisi de abartılı çekiş güçlerine sahip. Yani canlılıkları da tam puanla değerlendirildi. Bize göre burada daha konforlu olan rakip VW.



BMW X1: Pahalı ama her yönüyle iyi ve çok güçlü bir SUV. VW Tiguan: o da çok iyi ama daha büyük ve daha iyi donanımlı, hatta daha canlı bir araç. Durum böyle olunca Tiguan, karşılaştırmayı önemli bir lezzet farkıyla kazandı.



Bu kırmızılar aslında yemyeşil!

Hyundai Ioniq, Toyota Prius

Kırmızı boya, yeşil ruh: Bu iki hibrid, tasarruflu olmalarına rağmen keyifliler de.

Kesinlikle çok uzun sürdü! Toyota 1997'den bu yana Prius'u üretiyor ve artık Prius kelimesi "hibrid otomobil" yerine de kullanılıyor. Diğer üreticilerden ise neredeyse sonsuzluk gibi gelen bir süre boyunca neredeyse hiç ses çıkmadı.

Aradan geçen 19 yıl ve 3.5 milyon adetten fazla Prius üretiminden sonra, hibrid dünyası hareketlenmeye başladı. Artık neredeyse tüm üreticilerde hibrid modeller var. Ancak bunların çoğu Toyota'daki kadar tutarlı hissettirmiyor. Neyse, artık Prius'un da ciddiye alması gereken bir rakibi var: Hyundai Ioniq. Hyundai'ın, tamamen yeni bir model olan Ioniq'in hem tasarımında hem de boyutlarında Prius'u örnek aldığını söyleyebiliriz. Peki ama hangisi daha iyi? Orijinali mi yoksa çömez olanı mı?

Aslında Prius da kısa bir süre önce yenilendi ve bunu yaparken Toyota, hibrid otomobil konseptinde yeni itici güçler bulmuş gibi. Örneğin eski modelin belirgin sıkıcı tasarımı tamamen değişip gerçekten çekici, şık bir otomobil ortaya çıkmış.

Dik bir açıyla yükselen omuz çizgisi, çok ince farlar, sert kenarlar ve boşluklar... Yeni Prius gerçekten fütüristik hissettiriyor. Tasarımcıların işlerini yaparken çok eğlendikleri kesin. Bizler de onu incelerken eğleniyoruz. Hatta stop



Yeni tasarımlar oldukça cesur.



tasarımı bile tek başına özel ödülü hak ediyor. Neticede piyasada birçok sıkıcı tasarımlı otomobil var, değil mi?

Toyota'nın tasarımdaki cesareti dış görünümle sınırlı değil. Çok katmanlı kokpit, 4.2 inçlik ekran ve ortada konumlandırılmış gösterge paneli, her şey olabilir ama kesinlikle sıkıcı değil. Orta konsolda kullanılan beyaz renkli sert plastik için meslektaşlarımızdan ilginç benzetmeler geldi: Muayenehane, buzdolabı, küvet... Ne desek bilemedik!

Hyundai ise bu tür deneysel tasarımlardan tamamen uzak durmuş. Toyota'nın aksine Koreli üretici, göze batmayan tasarımları tercih etmiş ve ortaya, ince, düz yüzeyli ve modern bir otomobil çıkmış. Coupe formlu liftback karoser, arkaya doğru alçalan tavan çizgisiyle dikkat çekiyor. Bu arada: İki otomobilin de hava sürtünme direnç katsayısı 0.24 cW.

Finalde kim kazanacak? Rol model Prius (solda) mu yoksa örnek öğrenci Ioniq mi?

Ioniq'in iç mekanında da sürprizler yok. Temiz grafiklere sahip kokpit, sakin bir etki bırakıyor, temiz işçiliğiyle beğeni topluyor ve problemsiz bir şekilde kullanılıyor. Ön koltuklardaki iç mekan genişlikleri ikisinde de, kompakt otomobillere yaraşır şekilde iyi. Arka sırada ise Toyota daha iyi: Hissedilir derecede fazla olan bacak mesafeleri sayesinde uzun boylular ikinci sırada daha rahat ediyor. Hyundai'de ise 1.80 m'den uzun insanların başlarını çekerek oturmaları gerekiyor. Bagaj hacmi konusunda da Prius (501-1633 lt) Ioniq'in (443-1505 lt) önünde. Hyundai'nin hibrid sistemi, teknolojik ikizi Kia Niro ile aynı: 1.6 lt 105 HP'lik benzinli motor, 6 ileri çift debriyajlı şanzıman, 32 kW'lık (44 HP) elektromotor ve arka koltukların altına yerleştirilmiş 1.56 kWh'lık lityum-iyon-polimer akü. Ioniq'in sistem gücüyse 141 HP.

Hyundai Ioniq


Kokpit göze hoş görünüyor ve sakin tasarımlı. Göstergeler büyük, kontroller rahat.


1.6 lt 105 HP'lik benzinli motor, 44 HP'lik e-motor ve 6 ileri çift debriyajlı şanzıman.


443 lt'lik standart hacim, koltuklar yatırıldığında 1505 lt oluyor.

Toyota Prius

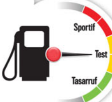

Ortada iki ekran bulunuyor. Orta konsolda beyaz sert plastik kullanılmış.


1.8 lt 122 HP'lik benzinli motor, 72 HP'lik e-motor ve elektronik kontrollü CVT şanzıman.


Standart hacim 501 lt. Koltuklar yatırıldığında 1633 lt'ye ulaşılıyor.

Auto Bild

TÜKETİM DEĞERLENDİRMESİ



SPORTİF TÜKETİM
54 km otoyol, 20 km'si tam gaz

TEST TÜKETİMİ
155 km'lik norm parkur ortalaması

TASARRUFLU KULLANIM
101 km şehir ve şehir dışı, yavaş gaz

Teknik veriler

	HYUNDAI	TOYOTA
Motor (tip/silindir sayısı)	sıralı/4/+ e-motor	sıralı/4/+e-motor
Supap/eksantrik adedi	silindir başına 4/2	silindir başına 4/2
Motor hacmi (cc)	1580	1798
Maksimum güç (HP-d/d)	105-5700	98-5000
Maksimum tork (Nm-d/d)	147-4000 + 170	142-3600 + 163
Sistem gücü (HP)	141	122
Akü (kWh)	1.56	1.31
Maksimum hız (km/s)	185	180
Şanzıman	6 ileri, DSG	CVT
Güç aktarımı	önden çekiş	önden çekiş
Ön/arka frenler	disk/disk	disk/disk
Test aracı lastikleri	225/45 R 17 W	215/45 R 17 W
Tüketim (lt/100 km)	3.9/3.9/3.9	3.3/3.3/3.3
Yakıt deposu (lt)	45	43
Römork kapasitesi (frenli) (kg)	-	725
Bagaj hacmi (lt)	443-1505	501-1633
Boyutlar (u/g/y) (mm)	4470/2055/1450	4540/1990/1470

Test verileri

	HYUNDAI	TOYOTA
Hızlanma 0-50 km/s (sn)	3.5	3.8
0-100 km/s (sn)	10.4	10.8
0-130 km/s (sn)	17.4	17.7
Esneklik 60-100 km/s (sn)	5.6	6.0
80-120 km/s (sn)	7.4	7.5
Boş ağırlık/yükleme kapasitesi (kg)	1450/420	1419/371
Ön/arka ağırlık dağılımı (%)	59/41	61/39
Sağa/sola dönüş çapı (m)	11.2/11.3	11.7/11.7
Fren mesafesi 100 km/s'de soğuk (m)	36.0	36.9
100 km/s'de sıcak (m)	36.4	37.4
İç gürültü 50 km/s'de (dB(A))	59	59
100 km/s'de (dB(A))	66	66
130 km/s'de (dB(A))	69	70
Menzil (km)	860	910
Sportif tüketim (lt/100 km)	7.5	6.5
Test tüketimi, (fabrika verisine göre fark)	5.2 +%33	4.7 +% 42
Tasarruflu tüketim (lt/100 km)	4.0	3.5

Toyota'da 1.8 lt 98 HP'lik bir benzinli motor, 53 kW'lık (72 HP) elektromotor ve 1.31 kWh'lık nikel-metal-hidrid aküden (arka koltukların altında) oluşan hibrid sisteminin sistem gücüyse 122 HP.

Bugüne kadar sorunsuz ve varlığını hissettirmeden çalışan sistem, yeni Prius için elden geçirilmiş, iyileştirilmiş ve verimi artırılmış. Önce iyi haber: Prius hiç olmadığı kadar rahat, canlı ve seri sürüşler sunuyor. Sistem eskisinden çok daha hızlı tepkiler vererek karaktere canlılık katıyor. Sıra kötü haberde: Tüm uğraşlara ve iyileştirmelere rağmen lastik bant efekti aynen devam ediyor. Yani gaz pedalına basıldığında önce motor devri artıyor, yani hızlanma biraz gecikmeli gerçekleşiyor. Bu sırada benzinli motor, orta hız seviyelerine kadar geri planda kalıyor. Ardından ise varlığını akustik olarak hissettirmeye başlayıp otoyol hızlarında homurtularla çalışıyor. Yani ideal yolculuk hızı 150 km/s'nin altında: İç mekandaki sessizlik bu hıza kadar makul kalıyor.

Toyota gibi Hyundai de ilk harekette elektrik gücünü kullanıyor: Sessiz ve yumuşak bir şekilde ilerlemeye başlıyor. Ancak benzinli motor burada da göreceli

DEĞERLENDİRME

Karoser

Karoser	Maksimum puan	Hyundai	Toyota
İç mekan genişliği (ön)	20	14	14
İç mekan genişliği (arka)	20	13	15
Ferahlık hissi	10	8	7
Bagaj hacmi	20	16	18
Değişkenlik	10	5	2
Yükleme kapasitesi	10	5	4
Römork kapasitesi	5	0	1
Görüş özellikleri	15	11	10
Kalite hissi	20	17	16
Fonksiyonellik	10	9	9
Güvenlik donanımları	10	6	6
Ara toplam	150	104	102

Çevre

Çevre	Maksimum puan	Hyundai	Toyota
Dış boyutlar	10	4	5
Boş ağırlık	10	5	6
CO_2 emisyonları	10	8	8
Verim klasmanı	5	5	5
Dış gürültü	5	4	5
Çevreci teknolojiler	10	10	10
Ara toplam	50	36	39

Sürüş dinamikleri

Sürüş dinamikleri	Maksimum puan	Hyundai	Toyota
Sürüş özellikleri	20	18	17
Elektronik yardımcılar	15	13	12
Düz gidiş	10	10	10
Ataklık	20	16	14
Direksiyon	20	16	15
Güç aktarımı	10	8	8
Dönüş çapı	10	5	5
Frenler	20	12	10
Ara toplam	125	98	91

Connected Car

Connected Car	Maksimum puan	Hyundai	Toyota
Telefon	5	5	5
Navigasyon	15	12	12
Online fonksiyonlar/uygulamalar	5	1	2
Ses	5	5	5
Asistan sistemler	20	11	15
Ara toplam	50	31	39

Konfor

Konfor	Maksimum puan	Hyundai	Toyota
Binişler	5	5	5
Oturma pozisyonu	20	17	17
Ön koltuklar	25	20	19
Arka koltuklar	10	7	7
Kullanışlılık	10	8	6
Süspansiyon	30	23	24
İç gürültü	10	7	7
Gürültü hissi	15	12	12
Konfor donanımları	15	15	13
Klima	10	6	6
Ara toplam	150	120	116

Motor

Motor	Maksimum puan	Hyundai	Toyota
Hızlanma	15	10	9
Esneklik	20	12	11
Maksimum hız	5	2	2
Çalışma karakteri	15	13	12
Devirlenme/tepki hızı	10	6	5
Şanzıman	20	18	16
Test tüketimi	30	25	26
Menzil	10	5	5
Ara toplam	125	91	86
Genel toplam	650	480	473
Sıralama		1.	2.

erken devreye giriyor. Küçük akü nedeniyle Prius gibi Ioniq'te de sadece elektrik gücüyle uzun mesafeler gidilemiyor.

Ioniq'in Prius'tan en önemli farkı, çift debriyajlı 6 ileri şanzımanda yatıyor. İçten yanmalı ve elektrikli motor arasındaki uyumdan da sorumlu olan şanzıman, Toyota'nın CVT şanzımanından çok daha hızlı ve direkt tepkilere sahip. Bu sayede Hyundai daha rahat ilerliyor ve daha direkt hissettiriyor. Test ölçümlerimiz de bu saptamayı destekliyor: Tüm disiplinlerde Toyota'dan biraz daha hızlı. Daha sert olan süspansiyon ayarları sayesinde Ioniq, daha canlı ve kıvrak sürüşler sağlıyor Hyundai süspansiyon konusunda

Keyif faktörü

Burada sadece hisler önemli, puanlara dokunulmadı

Kategori	HYUNDAI	TOYOTA
Dizayn	★★★★	★★★★
Canlılık	★★★★	★★★
Sürüş özellikleri	★★★★	★★★
Rahatlık	★★★★	★★★★
İmaj	★★★★	★★★★
Ortalama	★★★★	★★★★

Toyota gerçekten cesur. Prius herkesin hoşuna gitmeyecektir. Ancak buna gerek de yok! Hyundai daha düz yüzeyli ve göreceli daha az dikkat çekici ama detayları biraz daha önemli. Canlılık ve sürüş özellikleri konularında Prius'tan daha iyi. Daha modern olan hibrid sistemiyle de imaj puanları topluyor.



gerçekten iyi iş çıkarmış: Belirgin bir sportif his veriyor. Özellikle de Sport modda, bir hibrid otomobil için şaşırtıcı bir dinamizm sunuyor. Direkt çalışan elektrikli direksiyonun geri bildirimleri de, sentetik bir hisle çalışan Toyota'dan daha iyi. Ancak madalyonun bir de diğer yüzü var: Özellikle enlemesine zemin yarıklarına sert vuruntularla tepki verirken, sükunetini kaybediyor. Toyota bu konuda daha iyi: Bu tür zemin bozukluklarını yumuşak sallantılarla emiyor. Hyundai'den çok da ağır olmamasına rağmen Toyota, sürüş sırasında daha ağırkanlı hissettiriyor. Aslında buna "daha rahat karakterli" de diyebiliriz. Ioniq'in aksine Power sürüş modu, fazla bir değişiklik getirmiyor. Prius'un rahatlığını ve sükunetini kaybetmemesi de sisteminin ne kadar olgunlaştığının bir göstergesi. Ayrıca Prius daha tutumlu da: 4.7 lt/100 km'lik test tüketim ölçümü, Hyundai'den yarım litre daha düşük. Hibrid Ioniq'in Almanya fiyatları 23 bin 900 Euro'dan başlarken, test aracımızın fiyatı 30 bin 270 Euro'ydu. Prius'un başlangıç fiyatı 28 bin 150 Euro iken, Comfort paketinde (test aracı) bu rakam 29 bin 900 Euro'ya çıkıyor. Bir hatırlatma: Tüm modellerinin hibrid versiyonları için Toyota, 3'er bin Euro fark talep ediyor.

Büyük cam bagaj kapaklı ve spoylerli arka yapılar birbirine benziyor. Ama karakterleri çok farklı.



SONUÇ

DIRK BRANKE VE MANFRED KLANGWALD

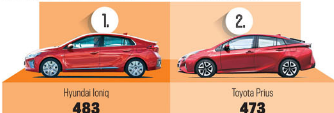
Prius artık daha ilerici ve dikkat çekici bir tasarıma, hiç olmadığı kadar iyi sürüş özelliklerine ve Ioniq'den biraz daha düşük bir yakıt tüketimine sahip. Hyundai farklı bir hibrid sistem kullanıyor ve daha modern bir genel etki bırakıyor. Ayrıca sürüş özellikleri daha kıvrak ve Toyota'ya göre daha direkt. Toyota ise biraz ağırkanlı kalıyor.



Arka tasarımlar çok şık. Sadece stop tasarımı bile özel bir ödülü hak ediyor.

SIRALAMA

Maksimum puan 650



1.	2.
Hyundai Ioniq	Toyota Prius
483	**473**

Klasik hibridlerin aksine Ioniq canlı ve kıvrak sürüşler sunuyor. Ayrıca ince yapılı ve modern bir otomobil.

İç mekan genişlikleri iyi, tüketim ise en önemli kozu. Hibrid sistem iyice olgunlaşmış durumda.









Bagaj havuzları aracınızın modeline göre üretilmiş olup aracınızın bagaj kısmına yerleştiğinde tüm yüzeyi kaplamaktadır. OEM standartlarında üretilen halı bagaj havuzları alev almaz katkılı olup ayrıca koku yapmamaktadır.

halı BAGAJ HAVUZU

Türkiye'de ilk ve tek

Halı bagaj havuzu

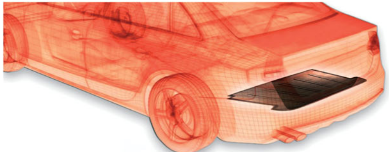
Halı bagaj havuzlarının alt yüzeyi birinci sınıf polietilen malzeme ile kaplandığından dolayı sıvı geçirmeme özelliğinin yanında ses izolasyonu görevi de yapmaktadır.

Ürünün malzeme kalınlığı 3.5 mm yan yüzeyinde bulunan bariyerlerin yüksekliği ise 3 cm'dir. Dolayısıyla bagajınıza zarar verebilecek sıvı, toz vb. materyallerin aracın orijinal halısına zarar vermesi engellenmiş olur. Günümüzde araçların bagajları kaliteli malzeme ile kaplanmaktadır. Halı bagaj havuzumuz da aynı kaliteli malzemeden üretilmiştir ve bu sayede bagaj içi görselliğini değiştirmeden koruyabilmektedir. Havuzun üst kısmının halı olması, havuzun üzerine konulan materyallerin kayma olasılığını minimum seviyeye indirgemektedir.

NonWoven Halı Bagaj Havuzu Neden Farklıdır?

Bilinen bagaj havuzlarından farklı bir hammadde ile üretilen bagaj havuzumuz bu sayede anti-bakteriyel özelliğinin yanı sıra alev almaz ve kendini söndürebilen yapısıyla otomotiv sektörünün vazgeçilmezleri arasındadır. Halı yüzeyin alt kısmına lamine edilmiş polietilen madde sayesinde ürünümüz ses ve titreşimler için aracınızda mükemmel bir izolasyon sağlamış olmakla kalmayacak aynı zamanda aracınızın bagaj kısmını sıvı sızmalarına karşı koruyacaktır. Ayrıca halı bagaj havuzunun malzeme tutucu özelliği ve ürün üzerindeki iç setler sayesinde bagajınıza yerleştirdiğiniz malzemelerin kayması minimum seviyeye inecek, bu sayede bagaj içi güvenliğiniz sağlanacaktır.

İletişim
0850 201 9002
www.halibahajhavuzu.com
info@halibagajhavuzu.com





TUTUMLULAR SADECE KOKLUYORLAR

Basit teknolojilerin zaferi: Birincilik kürsümüze karmaşık bir hibrid değil, basit bir benzinli motora sahip bir küçük otomobil çıktı. Hafif otomobil-küçük motor kombinasyonu Mitsubishi Space Star'a 4.7 lt'lik tüketim değeri kazandırırken, birinciliği bir dizel otomobille (Volvo V40 D3) paylaştı.



100 km'de 4.7 lt! Daha iyisi bisiklet!

DİSİPLİN 1: **TEST TÜKETİMİ**

Sıra	Model	Güç (kW (HP))	lt/100 km
1	Mitsubishi Space Star 1.0	52 (71)	4.7
1	Volvo V40 D3	110 (150)	4.7
3	Nissan Pulsar 1.5 dCi	81 (110)	4.8
3	Opel Astra 1.6 CDTI Start&Stop	100 (136)	4.8
3	Opel Insignia 2.0 CDTI Start&Stop	103 (140)	4.8
3	VW Up BMT	55 (75)	4.8
7	Citroen C1 VTi 68	51 (69)	4.9
7	Peugeot 108 VTi 68 Stop&Start	51 (69)	4.9
7	Renault Megane dCi 110 S&S	81 (110)	4.9
7	Toyota Yaris Hybrid 1.5 VVT-i	74 (100)	4.9





100 MODELİN TESTİ

TÜM DİSİPLİNLERDE KAZANANLAR

Ne kadar hızlı, ne kadar yüksek, ne kadar ağır? Bunları testlerde hep ölçüyoruz. Karşınızda tüm testlerin en iyileri.

Üstünkörü bilgilerle yetinmek istemiyor, her şeyin doğrusunu bilmek mi istiyorsunuz? Bizler de sizin gibiyiz. Tahminde bulunmak başkalarının işi. Bizde her şey kesin olarak belli olmalı. Test araçlarını milimetrik hassasiyetle ölçüyor, kronometremizi ise saniyenin ondalığı hassasiyetiyle ayarlıyoruz. Bunların sonunda da her disiplinde "işte en iyisi bu" diyebiliyoruz. Takip eden sayfalarda test galiplerimizin 100 tanesini onar kategoride değerlendirdik: En tutumlu, en hızlı, en hafif, en güçlü... Bunun için Ekim 2014'de kullanıma aldığımız puanlama tablosunu kullandık ve toplam 1200 test aracını değerlendirdik. Hatta koltuk yüksekliklerini bile değerlendirmeye dahil ettik. Fabrika verisini esas aldığımız tek değerse maksimum hız oldu. Çünkü test pistimiz bu değeri ölçmek için yeterli uzunluğa sahip değil.



DİSİPLİNİN EN İYİ 10 OTOMOBİLİ
1. TÜKETİM



DİSİPLİNİN EN İYİ 10 OTOMOBİLİ
2. DÖNÜŞ ÇAPI



DİSİPLİNİN EN İYİ 10 OTOMOBİLİ
3. BOŞ AĞIRLIK



DİSİPLİNİN EN İYİ 10 OTOMOBİLİ
4. YÜKLEME KAPASİTESİ



DİSİPLİNİN EN İYİ 10 OTOMOBİLİ
5. GÜRÜLTÜ



DİSİPLİNİN EN İYİ 10 OTOMOBİLİ
6. KOLTUK YÜKSEKLİĞİ



DİSİPLİNİN EN İYİ 10 OTOMOBİLİ
7. HIZLANMA



DİSİPLİNİN EN İYİ 10 OTOMOBİLİ
8. SON HIZ



DİSİPLİNİN EN İYİ 10 OTOMOBİLİ
9. FRENLER



DİSİPLİNİN EN İYİ 10 OTOMOBİLİ
10. ESNEKLİK





Testlerde otomobillerin tüm özellikleri değerlendiriliyor.



KIVRAKLAR MOTOR YARDIM EDİYOR

Birçok modeldeki belirleyici nokta: Şaftlar (önden çekiş) sınırsız bir hareket kabiliyetine sahip değil, bu da ön lastiklerin dönüş açısını kısıtlıyor. Smart ve Renault Twingo'da ise durum farklı: Arkadan itişli olmaları rotların hareketlerini sınırlandırmıyor. Çok da küçük olduğundan buranın galibi Smart Fortwo oluyor.

DİSİPLİN 2: **DÖNÜŞ ÇAPI**

Sıra	Model	Güç (kW (HP))	(m)
1	Smart Fortwo Coupe	66 (90)	7.2
2	Renault Twingo TCe 90	66 (90)	8.9
2	Smart Forfour	66 (90)	8.9
4	Mitsubishi Space Star 1.2	59 (80)	9.5
5	VW Up BMT	55 (75)	9.8
6	BMW i3	125 (170)	9.9
7	Hyundai i10 1.0	49 (67)	10.1
7	Kia Picanto 1.0	51 (69)	10.1
7	Skoda Citigo 1.0 MPI	55 (75)	10.1
10	Mazda MX-5 Skyactiv-G 131	96 (131)	10.2





3. Boş ağırlık





HAFİFLER DAHA AZ DAHA İYİDİR

Kim demiş otomobiller sürekli ağırlaşıyor diye! 830 kg kesinlikle tam bir tüy siklet. Evet, Skoda Citigo 1.0'ın ağırlığı işte bu kadar az. Küçük motor (3 silindir, atmosferik), az sac, minimal donanım... Bu mikro otomobil hafifliğine paralel bir kıvraklığa sahip. Biraz daha büyük olan Suzuki Celerio'nun ağırlığı sadece 2 kg daha fazla.

Küçük otomobil, düşük ağırlık: Skoda Citigo'nun ağırlığı sadece 830 kg.

DİSİPLİN 3: BOŞ AĞIRLIK

Sıra	Model	Güç (kW (HP))	kg
1	Skoda Citigo 1.0 MPI	55 (75)	830
2	Suzuki Celerio 1.0 Eco+	50 (68)	832
3	Citroen C1 VTi 68	51 (69)	875
3	Mitsubishi Space Star 1.0	52 (71)	875
5	Peugeot 108 VTi 68	51 (69)	882
6	Toyota Aygo x-play	51 (69)	884
7	VW Up BMT	55 (75)	911
8	Kia Picanto 1.0	51 (69)	925
9	Suzuki Baleno 1.0	82 (111)	949
10	Opel Karl 1.0	55 (75)	952



Mitsubishi Space Star 1.0 ile birlikte

4. Yükleme kapasitesi





Land Rover'ın uzun versiyonu 900 kg ile yükleme kapasitesi lideri oldu.



DİSİPLİN 4: YÜKLEME KAPASİTESİ

Sıra	Model	Güç (kW (HP))	kg
1	Land Rover Defender 110 SW	90 (122)	897
2	Mitsubishi L200 Pick-up 4x4 DC	133 (181)	850
3	Range Rover Sport TDV6	190 (258)	767
4	Mercedes V 220 CDI Long	120 (163)	730
5	Dodge Ram 1500 CC	295 (401)	712
6	Volvo XC90 T8	236 (320)	700
7	Mercedes GLE 350 d 4Matic	190 (258)	698
8	Opel Zafira Tourer 2.0CDTI	125 (170)	695
9	Mercedes GLS 500 4Matic	335 (455)	690
10	VW Caddy 1.2 BMT	77 (105)	688

Ağır işler için uygun: Range Rover 767 kg'lık kapasite sunuyor.



YÜK MAKİNELERİ AĞIR TAŞIMA UZMANLARI

Sabit akslar ve merdiven şasiler... Bu kombinasyon yüksek ağırlık taşıyabilir. Kısa bir süre önce üretimden kaldırılan Land Rover Defender'da işte bu antika ama sağlam kombinasyon görev yapıyor. Bu da 897 kg'lık yüksek bir yükleme kapasitesi sağlıyor. Bir arazi aracı gibi görünse de Defender, aslında buradaki en yetenekli pikap. Hatta Mitsubishi L200'e bile neredeyse 50 kg fark atıyor.

5. Gürültü



S Serisi'nin kokpiti tam bir sükunet cenneti. İzolasyonlu camlar sayesinde sürücü dış dünyayı çok az duyuyor.





SESSİZLER SERİSİ ÇOOOOK SESSİZ

Elektromotorla ilerlemek mutlak sessizdir! Her zaman değil! Neticede onlarda da vuruntular, sürtünme sesleri ve rüzgar uğultuları oluyor. İşte bu nedenle listemizde bir tane bile elektrikli otomobil yok. Testlerimizin en sessiz otomobiliyse bir Mercedes S 500 4Matic oldu: 130 km/s hızda ses seviyesi, bir küçük otomobilin şehir içi hızlarda çıkardığı kadar.

Fısıldıyor: S 500'ün benzinli motoru çok sessiz çalışıyor.

DİSİPLİN 5: GÜRÜLTÜ (50/100/130 km/s'de)

Sıra	Model	Güç (kW (HP))	dB(A)
1	Mercedes S 500 4Matic	335 (455)	54/60/66
2	Audi A8 4.0 TFSI	320 (435)	54/61/66
2	Audi Q7 3.0 TDI e-tron quattro	190 (258)	56/61/64
4	Mercedes E 200	135 (184)	54/62/66
4	Audi A4 allroad quattro 3.0 TDI	200 (272)	54/62/66
4	Bentley Mulsanne Speed	395 (537)	56/61/65
7	Audi A4 3.0 TDI	200 (272)	55/62/66
7	Audi A4 Avant 3.0 TDI	200 (272)	55/62/66
7	BMW X5 xDrive25d	160 (218)	56/61/66
7	Audi A6 2.0 TDI Ultra	140 (190)	55/63/66



6. Koltuk yüksekliği





YÜKSEKTE OTURMAK GÖRÜŞÜ İYİLEŞTİRİYOR

Yüksek oturma pozisyonu uzun süredir moda olmaya devam ediyor. SUV trendi de bunu kanıtlıyor. Ancak bu asfalt kovboyları, gerçek yüksek koltukluların yanında birer spor otomobil gibi kalıyor. VW Bus T6'nın neredeyse 1 metre olan koltuk yüksekliği, tahtta oturuyormuş gibi hissettiriyor. VW'yi küçük farklarla eski usul arazi aracı Land Rover Defender ve Amerikan pikapı Dodge Ram takip ediyor.

Manzaralı salon: T6'nın yolcuları çok yüksek koltuklarda yolculuk ediyor.

DİSİPLİN 6: KOLTUK YÜKSEKLİĞİ

Sıra	Model	Güç (kW (HP))	mm
1	VW Multivan 2.0 TDI DSG	150 (204)	990
2	Dodge Ram 1500 CC	295 (401)	980
2	Land Rover Defender 110 SW	90 (122)	980
4	Ford Tourneo Custom	92 (125)	950
5	Mercedes V 200 CDI Long	120 (163)	870
6	Range Rover Sport TDV6	190 (258)	855
7	Jeep Grand Cherokee 3.0 MultiJet	184 (250)	825
8	VW Touareg 3.0 V6 SCR BMT	193 (262)	780
9	Mercedes GLS 350d 4Matic	190 (258)	770
10	BMW X5 xDrive30d	190 (258)	760



7. Hızlanma



1 Sıra PORSCHE 911 Turbo

SPRİNTERLER TAM GÜÇ İLERİ!

Bir saniye, iki saniye, üç saniye, 100 km/s! Bu yazıyı normal bir hızla okuduğunuz süre içinde Audi R8 V10, Porsche 911 Turbo S ve 911 Turbo, 100 km/s'ye ulaşmış oluyor. Bunu sağlayansa yüksek güç ve 4x4 sistemleri: Örneğin 911 Turbo S'ın 580 HP'lik yıkıcı gücü ve yüksek tutunma sağlayan 4 tekerlekten çekiş. Sıralama da buna paralel gerçekleşti: Yüksek güce ve 4x4'e sahip araçlar mermi gibi hızlanıyor.

En hızlı kalkış uzmanı: 580 HP'lik Porsche 911 Turbo S.

DİSİPLİN 7: HIZLANMA

Sıra	Model	Güç (kW (HP))	kg
1	Audi R8 V10 plus	449 (610)	2.9
1	Porsche 911 Turbo S	427 (580)	2.9
1	Porsche 911 Turbo	383 (520)	2.9
4	Nissan GT-R	404 (550)	3.3
4	Porsche 911 GT3 RS	368 (500)	3.3
6	Tesla Model S 85D	515 (700)	3.5
7	Audi S8 plus	445 (605)	3.7
7	Audi RS 6 Avant Performance	445 (605)	3.7
7	Mercedes-AMG GTS V8	375 (510)	3.7
10	Audi RS 7	412 (560)	3.8

1 Sıra AUDI R8 V10 plus

8. Maks. hız



ROKETLER 400 KM/S SINIRINDA

VW Golf ve diğer kompaktların bu disiplinde sıralamaya girme şansları hiç yok. Bu şaşırtıcı değil, çünkü ilk 10'da yer alan otomobiller için 400 km/s aşılamayacak bir sınır değil. 451 kml/s (!) ile listemizin en hızlı yarışçısıysa 1367 HP güce sahip olan Koenigsegg One:1. Kısa bir süre önce tanıtılan 1500 HP'lik Bugatti Chiron ise sadece (!) 420 km/s olan maksimum hızıyla sekizincilikle yetinmek zorunda kalıyor.

Uçak mı? Bu hızla olabilirdi: One:1'in maksimum hızı 451 km/s.



DİSİPLİN 8: MAKSİMUM HIZ (FABRİKA VERİSİ)

Sıra	Model	Güç (kW (HP))	km/s
1	Koenigsegg One:1	1005 (1367)	451
2	SSC Tuatara	1006 (1369)	444
3	Koenigsegg Agera RS	865 (1176)	443
4	SSC Ultimate Aero XT	970 (1318)	440
5	9ff GT9 Vmax	1030 (1400)	437
6	Hennessey Venom GT	1082 (1471)	435
7	Bugatti Veyron 16.4 Super Sport	882 (1200)	431
8	Bugatti Chiron	1103 (1500)	420
9	SSC Ultimate Aero	882 (1199)	414
10	9ff GT9	725 (987)	409



9. Frenler



Porsche'nin frenleri her şart altında maksimum performans sunuyor. Fotoğraftaki 911, sağlam seramik disklere sahip.

1 Sıra PORSCHE 911 GT3 RS

FRENLER 911'İN UZMANLIK ALANI

Burada "demir atmak" terimini rahatça kullanabiliriz: Porsche 911 GT3 RS frene bastığınız anda neredeyse raptiyeyle tutturulmuş gibi duruyor. 100 km/s hızda duruş mesafesi sadece 31 metre. Bunu sağlayansa; Denge (motor arkada), iyileştirilmiş aerodinami ve yüksek tutunma kabiliyetli lastikler. Aslında tüm 911'ler bu konuda çok iyi olduğundan, sonuçta ilk 3 sıra Porsche'lerin oldu.

GT3 RS, hem sürüş keyfinde hem de fren performansında kendi liginde oynuyor.







FRENLER: ÇOK ÖNEMLİ BİR DİSİPLİN



JAN HORN

İlk 10'da 5 Porsche birden!. Peki ama bu nasıl mümkün oluyor? Stuttgartlı otomobil iyi fren performansı için çok sayıda kriteri karşılıyor. Örneğin frenler çok verimli ve büyük boyutlu, lastikler (GT3'tekiler trafiğe çıkış izinli yarış lastikleri) çok yüksek tutunma sağlıyor ve ağırlık dengesi de çok iyi. Arka aksa düşen fazladan ağırlık arka lastiklerin tutunma kabiliyetini artırıyor. Ayrıca: Bir kompakt (Audi A3 1.4 TFSI) da 34 m sınırının altına inebiliyor. 40 m'den kısa tüm duruş mesafeleri bize göre güvenli sınırında, üzerini ise tehlikeli kabul ediyoruz.

DİSİPLİN 9: FRENLER (SICAK)

Sıra	Model	Güç (kW (HP))	m
1	Porsche 911 GT3 RS	368 (500)	31.1
2	Porsche 911 Carrera	272 (370)	31.9
3	Porsche 911 Turbo S	427 (580)	32.3
4	Audi R8 V10 plus	449 (610)	32.6
5	Mercedes-AMG GT	340 (462)	33.0
6	Porsche Cayman GT4	283 (385)	33.1
7	Audi A3 1.4 TFSI	92 (125)	33.2
7	BMW M4	317 (431)	33.2
9	Dodge Charger SRT Hellcat	527 (717)	33.3
9	Porsche Panamera GTS	324 (440)	33.3

10. Esneklik





SOLLAMA USTALARI DÜŞÜNCE HIZIYLA

Neden iki sıralama var ki? Çok basit: Tersi haksızlık olurdu. Çünkü manuel şanzımanla yapılan ölçümlerde vites düşürmüyoruz. Yani test aracı gerçekten de 6. viteste 80 km/s'den 120 km/s'ye çıkıyor. Otomatik şanzımanlarsa ara hızlanmalarda kick-down yani birden fazla vites küçültme yapıyor ve yavaş araçları, örneğin kamyonları çok daha hızlı bir şekilde sollayabiliyor.

80-120 km/s hızlanmada rüzgar gibi: Hiçbiri R8 V10'dan daha hızlı değil.

DİSİPLİN 10a: ESNEKLİK (Manuel)

Sıra	Model	Güç (kW (HP))	sn
1	BMW M2	272 (370)	5.4
1	BMW M4	317 (431)	5.4
3	Porsche Cayman GT4	283 (385)	6.4
4	Audi1 Sportback	170 (231)	6.7
4	Peugeot 308 GTi	200 (272)	6.7
6	Audi TTS Coupe	228 (310)	6.8
6	Peugeot RCZ R 270 THP	199 (270)	6.8
8	Porsche Boxster Spyder	276 (375)	6.9
8	VW Golf R 4Motion BMT	221 (300)	6.9
10	Ford Focus RS	257 (350)	7.0

DİSİPLİN 10b: ESNEKLİK (Otomatik)

Sıra	Model	Güç (kW (HP))	sn
1	Audi R8 V10 plus	449 (610)	1.6
2	Porsche 911 Turbo S	427 (580)	1.7
3	Porsche 911 GT3 RS	368 (500)	1.9
4	Dodge Charger SRT Hellcat	527 (717)	2.0
4	Mercedes-AMG GTS V8	375 (510)	2.0
4	Nissan GT-R	404 (550)	2.0
7	Audi S8 plus	445 (605)	2.1
8	Audi RS 6 Avant performance	445 (605)	2.2
8	Jaguar F-Type R Coupe	405 (550)	2.2
8	Mercedes C 63 AMG	375 (510)	2.2

Opel ve Groupama satış sonrasında güçlerini birleştirdi

Satış Sonrası'nda Groupama Sigorta ile güçlerini birleştiren Opel, bu işbirliğini Bursa'daki Opel Yetkili Satıcısı ve Servisi Neskar Otomotiv'de düzenlediği bir toplantıyla duyurdu.

Opel'in Satış Sonrası hizmetlerdeki atılımları, markalı sigorta ürünü olan Opel Kasko ile devam ediyor. Müşterilerine en iyi hizmeti sunmak için sürekli yeniliklerle gündemde olan Opel, sigorta sektörünün en etkili oyuncularından olan Groupama Sigorta ile bir iş birliği içerisine girdi. Markalı kasko alanında gerçekleştirdiği bu yeni iş birliği ile Opel, araç sahiplerinin güvencesini bir üst sınıfa taşıyor.

Opel ve Groupama işbirliğini taçlandırmak ve kamuoyuna duyurmak üzere ise Opel'in Bursa'daki Yetkili Satıcısı ve Servisi Neskar Otomotiv'in showrromunda bir tanıtım toplantısı düzenlendi. Bu toplantıya Groupama Genel Müdürü Ramazan Ülger'in yanı sıra Neskar Otomotiv Genel Müdürü Bülent Ağaoğlu ile Opel ve Chevrolet Müşteri İlişkileri ve Satış sonrası Hizmetler Müdürü Alpagut Girgin katıldı. Tanıtım toplantısında Groupama, Opel ve Neskar Otomotiv'in diğer yetkililerinin yanı sıra basın mensupları da yer aldılar.

Groupama Sigorta Genel Müdürü Ramazan Ülger, Opel ile gerçekleştirdikleri bu iş birliği için şunları söyledi: "Sigorta alanında kasko branşında sigortalıların en büyük beklentileri olası hasar durumlarında araçlarının değerini koruyacak teminatlara sahip olmak. Opel Kasko ile bu avantajlı teminatları müşterilerimize sunuyoruz. Opel yetkililerine de müşterilerimiz için avantajlı bu işbirliğini bizimle gerçekleştirdikleri için teşekkür ediyoruz."

Neskar Oto Genel Müdürü Bülent Ağaoğlu ise "Opel Kasko ile öncelikli hedefimiz müşterilerin hasar sonrasında, Opel'in güvenlik ve kalite standartlarına uygun olarak onarılmış ve ilk günkü sağlamlığına kavuşturulmuş otomobiller ile seyahat etmelerini sağlamak." dedi.

Opel Kasko ile güvenlik ve kalite standartlarında onarım

Opel ve Chevrolet Müşteri İlişkileri ve Satış Sonrası Hizmetler Müdürü Alpagut Girgin Groupama ile yapılan işbirliği konusunda şunları söyledi: "Müşterilerimizin memnuniyetini ve güvencesini uzun yıllar korumak ve sorunsuz kilometreler sunmak Opel Satış sonrası ekibi olarak en büyük hedefimiz. Böyle iddialı bir hedefi gerçekleştirmek için pazarın en güçlü oyuncularından olan Groupama Sigorta'yı da yanımıza almaktan mutluluk duyuyoruz."

Opel Kasko sahibi müşterilerde memnuniyet oranı çok yüksek

Alpagut Girgin sözlerine şöyle devam etti; "Kaporta onarımlarında orijinal parça kullanımı çok önemli. Orijinal parça kullanımı ve yetkili servislerin kalitesi, Opel sahiplerine uzun yıllar süren sorunsuz bir araç deneyimi sunuyor. Aynı zamanda Opel Kasko sahibi müşterilerin, müşteri memnuniyeti oranları da çok yüksek oluyor. Opel Kasko sahipleri; tüm onarımlarının, eğitimli teknisyenler tarafından, orijinal parça kullanılarak Opel yetkili servislerinde yapılması, Opel'in sağladığı garantilerin devam etmesi ve aracın 2.



Opel ve Chevrolet Müşteri İlişkileri ve Satış Sonrası Hizmetler Müdürü Alpagut Girgin.



Neskar Otomotiv Genel Müdürü Bülent Ağaoğlu (solda), Groupama Sigorta Genel Müdürü Ramazan Ülger (ortada) ve Opel Satış Sonrası Hizmetler Müdürü Alpagut Girgin (sağda) yeni işbirliğinin öncelikli hedefinin, hasarlı araçların Opel'in güvenlik standartlarına uygun olarak onarılmasını sağlamak olduğunu belirttiler.



Groupama ile Opel arasındaki işbirliği, Opel'in Bursa'daki yetkili satıcısı Neskar Otomotiv'de yapılan bir tanıtımla duyuruldu. Toplantıya Groupama, Opel Türkiye Satış Sonrası departmanı ve Neskar Otomotiv yetkilileri katıldı.

el değerini koruması gibi konularda büyük avantaja sahip oluyorlar."

2016 yılında toplamda 20.000 adet Opel Kasko poliçesini hedeflediklerini belirten Girgin, ."2013 yılında yüzde 22 olan Opel Kasko poliçesi üretim oranı 2016 yılında yüzde 48'e ulaşmıştır ve 2017 hedefimiz Groupama işbirliği ile beraber yüzde 65 penetrasyon oranına ulaşmak."

NESKAR Otomotiv

Opel ve Groupama işbirliği tanıtım toplantısı Bursa'da, Opel Yetkili Satıcısı Neskar Otomotiv'in showroomunda gerçekleşti. Neskar Genel Müdürü Bülent Ağaoğlu ise Neskar'ı şu sözlerle tanıttı; "Bir Berteks kuruluşu olan NESKAR OTOMOTİV SAN. TİC. A.Ş, 2004 ten beri General Motors'un seçkin markaları Opel ve Chevrolet'in satış ve satış sonrası, 2014 Nisan'dan beri Chevrolet'in yalnızca satış sonrası operasyonlarını Bursa ve Nilüfer'deki iki ayrı tesisi ile yürütmektedir.

Neskar Otomotiv farklı mimarileri ve iç dekorasyonu ile personeline ve müşterilerine sıra dışı ortamlar ve mekanlar sunmaktadır.

NESKAR Otomotiv tesisleri 15.000 m2 kapalı ve 23.500 m2 açık alan üzerine kurulmuştur. Neskar Otomotiv 140 kişiden oluşan profesyonel personeliyle, müşterilerine satış, servis, yedek parça, kaporta-boya alanlarında tam bir hizmet vermektedir. Mekanik atölyeleri, kaporta atölyeleri, boyahaneleri, yedek parça depoları, showroomları, misafir kafeteryaları, personel dinlenme ve giyinme salonlarından oluşan plazalarında hizmet veren Neskar Otomotiv aylık 5000 araçlık servis kapasitesine sahiptir ve tecrübeli ekibi, mekanik ve gövde garantileri, yolda yardım hizmeti ve zengin yedek parça stoğu ile markalarına olan güvenini müşterilerine yansıtmaktan gurur duymaktadır. Neskar Otomotiv 2004 den bugüne 25.000 araç satışı gerçekleştirmiş ve 250.000 adet servis iş emri açmıştır.

Neskar Otomotiv tesislerinde faaliyet gösteren Neskar Sigorta A.Ş.ise sigorta sektörünün liderleri olan sigorta acentelikleri ile kasko, yangın, deprem, sağlık, hayat gibi A'dan Z'ye tüm sigorta işlemleri için müşterilerinin güvencesi olmaya devam etmektedir. Neskar Sigorta A.Ş. 2004'den bugüne 42.000.000 TL üretim gerçekleştirmiştir Toplam üretiminin yüzde 60'ı kasko poliçesi, yüzde 30'u trafik sigortası üretimidir. Toplam üretiminin içinde en büyük pay Groupama Sigorta'nındır".



Groupama Sigorta Genel Müdürü Ramazan Ülger, Opel Kasko ile sigortalılara, hasar durumunda araçlarının değerini koruyacak teminatları sunmalarını sağladıkları için Opel yetkililerine teşekkür etti.

Opel Türkiye Dış İlişkiler Müdürü S. Sinan Ulusoy, Opel Türkiye'nin müşterisiyle en ilgili marka olma prensipleri doğrultusunda çalışmalarını devam ettirdiğini ve müşterilerine ilkleri satış sonrası alanında da sunmaya devam ettiğini söyledi.



ALTIN DİREKSİYON
BU ÖDÜL ALTIN DEĞERİNDE

Altın Direksiyon test sürüşlerinin dünyada benzeri yok.



Altın… Au simgeli ve atom numarası 79 olan bir element... Ama bu yetersiz bir tanım. Çünkü "altın"; sürüş keyfi, gaz verme, fren, his, koku, eğlence ve asfalt yanana kadar test anlamlarına da geliyor. 41'inci Altın Direksiyon Yarışması'na hoş geldiniz!

Yılın en yetenekli otomobillerini, en iyilerinin hangileri olduğunu görmek için, bu yıl da İtalya'ya getirdik. Pirelli'nin Balocco'daki test pistinde, en zorlu testlere tabi tuttuğumuz 24 finalistimiz vardı. 7 kategorideki Altın Direksiyon ödüllerini alacakları belirlemek için 21 ülkeden 57 jüri üyesi, araçları toplam 15 bin km boyunca test etti. Ancak jürimiz, sadece yayın yönetmenleri, teknik adamlar veya yarış pilotları gibi profesyonellerden oluşmamıştı: Okurlarımız ve ünlüler de oy verdi. İşte tam da bu karışım Altın Direksiyon'u benzersiz kılıyor: Burada altın alan, bunu kesinlikle hak etmiştir.

FİNALİSTLER

Küçük ve kompakt sınıf: Fiat Tipo (Egea), Suzuki Baleno, Renault Megane, Citroen C3
Kompakt SUV'lar: Seat Ateca, Audi Q2, VW Tiguan, Kia Sportage
Büyük SUV'lar: Skoda Kodiaq, Jaguar F-Pace, Ford Edge ve Tesla Model X
Orta ve üst sınıflar: Volvo S90, Alfa Romeo Giulia, Mercedes E Serisi, Jaguar XF
Spot otomobiller: Audi A5 Coupe, Chevrolet Camaro, BMW M2, Porsche 718
Alternatif motorlar: Kia Niro, Hyundai Ioniq, Toyota Prius, BMW i3



ÖDÜLLER NASIL VERİLİYOR?

Auto Bild ve Bild am Sonntag gazetesi bu yıl Altın Direksiyon yarışmasının 41'incisini düzenledi. Takip eden sayfalarda, Avrupa'nın en önemli otomobil ödülü olan Altın Direksiyon'u kazanan 6 otomobili ve "En Güzel Otomobil" kategorisinin kazananlarını bulabilirsiniz.
Ödül: Yayımcı Axel Springer tarafından hayata geçirilen Altın Direksiyon ödülü ilk kez 1976 yılında verildi.
Sistemin işleyişi: Altın Direksiyon, diğer otomobil ödüllerinden farklı. Çünkü, otomobiller gibi ödül de her yıl değişiyor. İşe bu nedenle bu yıl yeni bir sınıf daha eklendi: Alternatif motorlar. Bunun dışında ilk kez "en güzel otomobil" ödülü de verildi. Seçim prensiplerinde ise bir değişiklik yok: Kazananları okurlar ve uzmanlar belirledi. Tek bir istisna ile: En güzel otomobil ödülü için sadece uzman jüri oy kullandı.
Okur seçimleri: Lisansör dergimiz Auto Bild ve Auto SHOW gibi bu gruba bağlı dergiler ile Bild am Sonntag gazetesinin okurları, 6 sınıf için ayrı ayrı oy kullandılar. Bunların sonucunda her sınıfta en fazla oy alan 4'er yeni model Balocco'daki testlere getirildi.
Uzmanlar: İkinci adımda görev, uzmanlarımıza devroldu. Uzman jürimiz 7 gruba ayrılıyor: Yarış pilotları, teknik adamlar, tasarımcılar, yayın yönetmenleri, bilgi-eğlence sistemleri uzmanları, ünlüler ve çok yol yapanlar. Her grup kendilerine özgü kriterlerde oy kullandı.
Test değerlendirmeleri: Her jüri her otomobili kullanarak tek tek değerlendirdi. En iyi otomobil 4, sonraki 3, sonraki 2 ve sonuncusu da 1 puan aldı. Finalde puanlar toplandı ve ortalamaları (virgülden sonraki ikinci rakama kadar) belirlendi. Sonrasında her jüri grubunun ortalama puanları toplandı ve birinciler belirlendi. Tüm işlemler noter gözetiminde yapılıp kayıt altına alındı.

KÜÇÜK VE KOMPAKT SINIFLAR



Test aracı: TCe 205, 205 PS



1. SIRA **RENAULT MEGANE** 103.98 PUAN

Megane, puan toplamada rakiplerine fark attı

Altın Fransızların: Sportif Renault, rahat bir farkla kazandı.

7 başlığın 5'i... Renault Megane'ın galibiyet formülü işte böyleydi. Aslında Megane, Balocco'daki testlere konuk ettiğimiz diğer 23 adayın tamamından daha fazla puan almayı da başardı. Sadece teknik adamlar, tamir kolaylığı nedeniyle Fiat (Egea) Tipo'yu Renault'nun bir sıra önüne yerleştirdi. Asıl şaşkınlık yaratan konu ise, Megane'ın sportif yetenekleriyle elde ettiği yüksek puanlar oldu. Yarış pilotları Megane'ı, canlı motoru ve şanzımanı nedeniyle ödüllendirip, Porsche 718 Boxster gibi bir spor otomobilden bile daha fazla puan verdiler.

Fiat Tipo (Egea) nesnel değerleriyle ikinciliğe yerleşti: Büyük bagaj, geniş iç mekan... Citroen C3 ise özellikle tasarımcıların gözdesiydi ve ayrıca düşük tüketimiyle beğeni topladı.

2. SIRA FIAT TIPO 83.12 PUAN



Test aracı: 1.4 T-Jet, 120 PS

3. SIRA CITROEN C3 75.43 PUAN



Test aracı: PureTech 110, 110 PS

YAYIN YÖNETMENLERİ

	Citroen C3	Fiat Tipo	Renault Megane	Suzuki Baleno
Yol konforu	2,29	2,18	3,47	2,06
Kullanışlılık	2,88	2,18	3,06	1,88
İç gürültü	2,29	2,06	3,94	1,71
Görüş	2,88	2,65	2,18	2,29
Toplam	**10,35**	**9,06**	**12,65**	**7,94**

TASARIMCILAR

	Citroen C3	Fiat Tipo	Renault Megane	Suzuki Baleno
Görünüm	3,29	2,29	3,14	1,29
Görsel ilerlemeler	3,57	1,86	3,14	1,43
Malzemeler	3,14	2,71	3,14	1,00
Zamandan bağımsızlık	2,71	3,29	2,86	1,14
Toplam	**12,71**	**10,14**	**12,29**	**4,86**

ÜNLÜLER

	Citroen C3	Fiat Tipo	Renault Megane	Suzuki Baleno
Genişlik hissi	2,50	2,83	3,00	1,67
Rahatlık faktörü	2,50	3,00	2,83	1,67
Çekicilik faktörü	3,00	2,50	3,17	1,33
Hız faktörü	2,33	2,67	3,17	1,83
Toplam	**10,33**	**11,00**	**12,17**	**6,50**

UZUN YOL SÜRÜCÜLERİ

	Citroen C3	Fiat Tipo	Renault Megane	Suzuki Baleno
Bagaj hacmi	1,80	3,60	3,40	1,20
Donanımlar	2,60	2,40	3,80	1,20
Günlük kullanım	2,60	2,60	3,00	1,80
Koltuk konforu	2,00	3,00	3,60	1,40
Tüketim	1,60	2,80	3,40	2,20
Toplam	**10,60**	**14,40**	**17,20**	**7,80**

TEKNİK ADAMLAR

	Citroen C3	Fiat Tipo	Renault Megane	Suzuki Baleno
İşçilik	2,17	2,67	3,67	1,50
Tamirata uygunluk	3,33	3,00	1,83	1,83
Boya kalitesi	2,60	2,60	3,60	1,20
Motor bölmesi	2,00	2,83	2,83	2,33
Kullanım maliyetleri	3,00	2,67	1,17	3,17
Toplam	**13,10**	**13,77**	**13,10**	**10,03**

BİLGİ-EĞLENCE SİSTEMLERİ UZMANLARI

	Citroen C3	Fiat Tipo	Renault Megane	Suzuki Baleno
Kullanışlılık	2,67	2,67	3,33	1,33
İletişim	1,67	2,67	3,33	2,33
Müzik	1,33	2,67	3,67	2,33
Navigasyon	1,67	2,00	4,00	2,33
Asistan sistemler	2,00	3,00	4,00	1,00
Toplam	**9,33**	**13,00**	**18,33**	**9,33**

YARIŞ PİLOTLARI

	Citroen C3	Fiat Tipo	Renault Megane	Suzuki Baleno
Motor	1,75	2,00	3,75	2,50
Şanzıman	1,88	2,25	4,00	1,88
Frenler	2,00	2,75	3,38	1,88
Süspansiyon	1,75	2,13	3,75	2,38
Direksiyon	1,63	2,63	3,38	2,38
Toplam	**9,00**	**11,75**	**18,25**	**11,00**

GENEL TOPLAM

	Renault Megane	Fiat Tipo	Citroen C3	Suzuki Baleno
Toplam	**103,98**	**83,12**	**75,43**	**57,46**
Sıralama	1.	2.	3.	4.

YAYIN YÖNETMENLERİ

	Audi Q2	Kia Sportage	Seat Ateca	VW Tiguan
Yol konforu	2,78	1,78	2,72	2,72
Kullanışlılık	3,00	1,83	2,72	2,44
İç gürültü	3,22	1,72	2,00	3,06
Görüş	1,94	1,83	3,00	3,22
Toplam	**10,94**	**7,17**	**10,44**	**11,44**

TASARIMCILAR

	Audi Q2	Kia Sportage	Seat Ateca	VW Tiguan
Görünüm	2,71	2,14	3,00	2,14
Görsel ilerlemeler	3,14	2,29	2,71	1,86
Malzemeler	4,00	1,29	2,29	2,43
Zamandan bağımsızlık	2,71	1,14	3,00	3,14
Toplam	**12,57**	**6,86**	**11,00**	**9,57**

ÜNLÜLER

	Audi Q2	Kia Sportage	Seat Ateca	VW Tiguan
Genişlik hissi	3,20	1,00	2,80	3,00
Rahatlık faktörü	4,00	1,60	2,00	2,40
Çekicilik faktörü	4,00	1,40	1,80	2,80
Hız faktörü	3,80	2,00	2,20	2,00
Toplam	**15,00**	**6,00**	**8,80**	**10,20**

UZUN YOL SÜRÜCÜLERİ

	Audi Q2	Kia Sportage	Seat Ateca	VW Tiguan
Bagaj hacmi	2,60	2,60	2,60	2,20
Donanımlar	2,80	2,00	2,60	2,60
Günlük kullanım	2,80	1,80	3,20	2,20
Koltuk konforu	3,20	1,80	2,40	2,60
Tüketim	1,20	3,40	2,80	2,60
Toplam	**12,60**	**11,60**	**13,60**	**12,20**

TEKNİK ADAMLAR

	Audi Q2	Kia Sportage	Seat Ateca	VW Tiguan
İşçilik	4,00	1,00	2,17	2,83
Tamirata uygunluk	2,50	1,67	3,67	2,17
Boya kalitesi	3,00	2,33	2,67	2,00
Motor bölmesi	3,00	2,17	3,00	1,83
Kullanım maliyetleri	1,67	2,17	3,67	2,50
Toplam	**14,17**	**9,33**	**15,17**	**11,33**

BİLGİ-EĞLENCE SİSTEMLERİ UZMANLARI

	Audi Q2	Kia Sportage	Seat Ateca	VW Tiguan
Kullanışlılık	4,00	1,00	2,25	2,75
İletişim	3,75	1,00	2,00	3,25
Müzik	3,50	1,00	2,25	3,25
Navigasyon	3,50	1,00	2,00	3,50
Asistan sistemler	3,00	1,50	3,00	2,50
Toplam	**17,75**	**5,50**	**11,50**	**15,25**

YARIŞ PİLOTLARI

	Audi Q2	Kia Sportage	Seat Ateca	VW Tiguan
Motor	3,00	1,38	2,88	2,75
Şanzıman	3,25	1,75	2,13	2,88
Frenler	3,50	1,63	2,63	2,25
Süspansiyon	4,00	1,63	2,00	2,38
Direksiyon	3,25	1,88	2,50	2,38
Toplam	**17,00**	**8,25**	**12,13**	**12,63**

GENEL TOPLAM

	Audi Q2	Seat Ateca	VW Tiguan	Kia Sportage
Toplam	**100,03**	**82,64**	**82,62**	**54,71**
Sıralama	1.	2.	3.	4.

KOMPAKT SUV'LAR



Test aracı: 1.4 TFSI, 150 PS



1. SIRA **AUDI Q2** 100.03 PUAN

En yüksek puanları en küçük SUV aldı

En hızlı büyüyen sınıf, her şeyin boyut olmadığını kanıtlıyor.

İlk üç sıra aynı grubun otomobilleri oldu. Audi, Seat ve VW'nin bu üçlüsü, aynı platformu paylaştıklarından, aslında karoserlerinin altında birbirleriyle çok yakın modeller. Audi A2, yarış pilotları tarafından kıvraklığı ve atakılığıyla beğenilirken, ünlüler onun içinde kendilerini iyi hissettiler. Tipik Audi erdemi olan çok yüksek işçilik kalitesi ise teknik adamları etkiledi. Böyle bir aracın Altın Direksiyon'u alması kesinlikle şaşırtıcı değil. İkinci olan Seat Ateca, VW'nin bestseller modeli olan Tiguan'ın önüne yerleşti. Ancak aradaki fark çok azdı: 0.02 puan. Bu prestijli galibiyeti Seat, teknik adamların oylarına ve uygun kullanım maliyetlerine borçlu.

2. SIRA **SEAT ATECA** 82.64 PUAN



Test aracı: 2.0 TDI, 190 PS

3. SIRA **VW TIGUAN** 82.62 PUAN


Test aracı: 2.0 TDI, 190 PS

BÜYÜK SUV'LAR



Test aracı: P90D, 463 PS



1. SIRA **TESLA MODEL X** 95.89 PUAN

Elektrik motoruyla Altın Direksiyon'a

Tesla, rakiplerine yüksek rahatlık hissiyle sürpriz yaptı.

Ünlüler büyük SUV'ları daha fazla seviyor. Bolca alan, şık iç mekan tasarımları... İnsan kendisini iyi hissediyor. Uzun yol sürücüleri de Tesla Model X'in konforunu beğendi. 463 HP'lik elektromotorun bu büyük aracı 3.9 sn'de 100 km/s'ye ulaştırması ve bunu hiç ses çıkarmadan yapması ise yarış pilotlarını bile derinden etkiledi. Aslında Tesla sadece elektrikli konseptiyle değil, bütünüyle beğenildi. İşte tüm bunlar, Tesla'nın Altın Direksiyon'u alarak birçoklarına sürpriz yapmasını sağladı.

İkinci sıra ise, köklü İngiliz marka Jaguar'ın SUV sınıfındaki ilk modeli F-Pace'in oldu ve başarılı bir başlangıç yaptığını kanıtladı. Jaguar'ın az farkla gerisinden gelen araç ise özellikle teknik adamlardan yüksek puanlar alan Skoda Kodiaq'tı.

2. SIRA **JAGUAR F-PACE** 85.96 PUAN



Test aracı: 30d, 300 PS

3. SIRA **SKODA KODIAQ** 82.68 PUAN



Test aracı: 2.0 TDI, 190 PS

YAYIN YÖNETMENLERİ

	Ford Edge	Jaguar F-Pace	Skoda Kodiaq	Tesla Model X
Yol konforu	2,17	2,50	2,72	2,61
Kullanışlılık	1,39	2,17	3,44	3,00
İç gürültü	1,72	2,56	1,94	3,78
Görüş	2,44	1,61	3,28	2,67
Toplam	**7,72**	**8,83**	**11,39**	**12,06**

TASARIMCILAR

	Ford Edge	Jaguar F-Pace	Skoda Kodiaq	Tesla Model X
Görünüm	1,00	3,57	2,00	3,43
Görsel ilerlemeler	1,43	2,43	2,29	3,86
Malzemeler	1,43	2,14	2,57	3,86
Zamandan bağımsızlık	1,14	3,29	2,00	3,57
Toplam	**5,00**	**11,43**	**8,86**	**14,71**

ÜNLÜLER

	Ford Edge	Jaguar F-Pace	Skoda Kodiaq	Tesla Model X
Genişlik hissi	1,86	2,57	2,00	3,57
Rahatlık faktörü	1,57	2,86	1,71	3,86
Çekicilik faktörü	1,29	3,14	1,71	3,86
Hız faktörü	1,71	2,43	1,86	4,00
Toplam	**6,43**	**11,00**	**7,29**	**15,29**

UZUN YOL SÜRÜCÜLERİ

	Ford Edge	Jaguar F-Pace	Skoda Kodiaq	Tesla Model X
Bagaj hacmi	1,80	3,00	2,40	2,80
Donanımlar	1,40	2,20	2,60	3,80
Günlük kullanım	2,20	2,80	3,00	2,00
Koltuk konforu	1,80	3,00	2,20	3,00
Tüketim	1,20	3,20	2,20	3,40
Toplam	**8,40**	**14,20**	**12,40**	**15,00**

TEKNİK ADAMLAR

	Ford Edge	Jaguar F-Pace	Skoda Kodiaq	Tesla Model X
İşçilik	1,33	3,33	2,83	2,50
Tamirata uygunluk	2,17	3,00	3,33	1,50
Boya kalitesi	1,67	3,67	2,83	1,83
Motor bölmesi	2,33	1,67	3,17	2,83
Kullanım maliyetleri	3,17	1,83	3,33	1,67
Toplam	**10,67**	**13,50**	**15,50**	**10,33**

BİLGİ-EĞLENCE SİSTEMLERİ UZMANLARI

	Ford Edge	Jaguar F-Pace	Skoda Kodiaq	Tesla Model X
Kullanışlılık	1,00	2,75	3,25	3,00
İletişim	2,00	3,00	2,75	2,25
Müzik	1,75	2,75	2,75	2,75
Navigasyon	1,75	2,75	2,75	2,75
Asistan sistemler	2,50	2,25	3,00	2,25
Toplam	**9,00**	**13,50**	**14,50**	**13,00**

YARIŞ PİLOTLARI

	Ford Edge	Jaguar F-Pace	Skoda Kodiaq	Tesla Model X
Motor	1,38	2,88	2,00	3,75
Şanzıman	1,50	2,75	2,00	3,75
Frenler	2,13	3,00	3,00	1,88
Süspansiyon	1,63	2,63	2,88	2,88
Direksiyon	1,63	2,25	2,88	3,25
Toplam	**8,25**	**13,50**	**12,75**	**15,50**

GENEL TOPLAM

	Tesla Model X	Jaguar F-Pace	Skoda Kodiaq	Ford Edge
Toplam	**95,89**	**85,96**	**82,68**	**55,47**
Sıralama	1.	2.	3.	4.

YAYIN YÖNETMENLERİ	Alfa Romeo Giulia	Jaguar XF	Mercedes E Serisi	Volvo S90
Yol konforu	2,00	2,24	3,12	2,65
Kullanışlılık	1,82	2,18	3,00	3,00
İç gürültü	1,47	2,47	3,18	2,88
Görüş	1,65	1,94	3,00	3,41
Toplam	6,94	8,82	12,29	11,94

TASARIMCILAR	Alfa Romeo Giulia	Jaguar XF	Mercedes E Serisi	Volvo S90
Görünüm	3,43	2,29	1,43	2,86
Görsel ilerlemeler	2,71	2,29	1,71	3,29
Malzemeler	2,00	2,57	2,29	3,14
Zamandan bağımsızlık	3,00	3,29	1,57	2,14
Toplam	11,14	10,43	7,00	11,43

ÜNLÜLER	Alfa Romeo Giulia	Jaguar XF	Mercedes E Serisi	Volvo S90
Genişlik hissi	1,71	2,57	2,57	3,14
Rahatlık faktörü	2,14	2,00	2,71	3,14
Çekicilik faktörü	3,00	2,71	2,29	2,00
Hız faktörü	3,71	2,14	1,86	2,29
Toplam	10,57	9,43	9,43	10,57

UZUN YOL SÜRÜCÜLERİ	Alfa Romeo Giulia	Jaguar XF	Mercedes E Serisi	Volvo S90
Bagaj hacmi	1,60	3,20	2,40	2,80
Donanımlar	2,40	3,60	1,40	2,60
Günlük kullanım	2,60	3,00	2,60	1,80
Koltuk konforu	2,40	3,00	2,60	2,00
Tüketim	2,40	2,60	3,00	2,00
Toplam	11,40	15,40	12,00	11,20

TEKNİK ADAMLAR	Alfa Romeo Giulia	Jaguar XF	Mercedes E Serisi	Volvo S90
İşçilik	1,67	2,33	2,33	3,67
Tamirata uygunluk	1,50	3,00	3,67	1,83
Boya kalitesi	1,33	3,17	2,00	3,50
Motor bölmesi	2,33	2,17	2,50	3,00
Kullanım maliyetleri	1,00	2,67	3,17	3,17
Toplam	7,83	13,33	13,67	15,17

BİLGİ-EĞLENCE SİSTEMLERİ UZMANLARI	Alfa Romeo Giulia	Jaguar XF	Mercedes E Serisi	Volvo S90
Kullanışlılık	1,00	3,75	2,75	2,50
İletişim	1,00	3,25	3,00	2,75
Müzik	1,00	3,25	3,00	2,75
Navigasyon	1,00	3,00	3,75	2,25
Asistan sistemler	1,25	2,75	3,00	3,00
Toplam	5,25	16,00	15,50	13,25

YARIŞ PİLOTLARI	Alfa Romeo Giulia	Jaguar XF	Mercedes E Serisi	Volvo S90
Motor	4,00	3,00	1,00	2,00
Şanzıman	3,25	3,38	1,63	1,75
Frenler	4,00	2,63	1,50	1,88
Süspansiyon	3,25	3,00	1,63	2,13
Direksiyon	2,63	3,00	2,25	2,13
Toplam	17,13	15,00	8,00	9,88

GENEL TOPLAM	Jaguar XF	Volvo S90	Mercedes E Serisi	Alfa Romeo Giulia
Toplam	88,41	83,43	77,89	70,26
Sıralama	1.	2.	3.	4.

ORTA VE ÜST SINIFLAR



Test aracı: 30d, 300 PS



1. SIRA JAGUAR XF 88.41 PUAN

Zarafetiyle Altın Direksiyon'a

Jaguar XF, İngiliz asaletinin nasıl zafere götürdüğünü kanıtladı.

Tasarımı ağırbaşlı bir şıklığa sahip. Performansıysa tam tersine, dikkat çekecek kadar yüksek. Neredeyse tüm jüri grupları Jaguar XF'i beğendi. Uzun yol sürücüleri, bilgi-eğlence sistemleri uzmanları ve yarış pilotları onu, "en Alman sınıflar" kabul edilen orta ve üst sınıfların birincisi seçtiler. Buna saygı duymak gerekiyor. Yumuşak vites geçişli otomatik şanzımanı ve rahat kullanımının dışında, eksiksiz donanımları ve rahat koltukları da başarıda önemli rol oynadı. Stilini ise dile getirmeye bile gerek yok. Teknik adamlar ve tasarımcılara göre ise birinci, daha ilerici buldukları Volvo S90'dı. Yayın yönetmenleri tercihlerini özellikle konforunu öne çıkardıkları Mercedes E Serisi'nden yana kullandılar. Ancak ortalamalar alındığında kazanan, İngiliz alçakgönüllülüğü oldu.

2. SIRA VOLVO S90 83.43 PUAN


Test aracı:D5, 235 PS

3. SIRA MERCEDES E SERİSİ 77.89 PUAN


Test aracı: E 200, 184 PS



YAYIN YÖNETMENLERİ	Audi A5 Coupe	BMW M2	Chevrolet Camaro	Porsche 718 S
Yol konforu	3,47	2,06	1,76	2,71
Kullanışlılık	3,35	2,47	1,65	2,53
İç gürültü	3,47	1,94	1,76	2,82
Görüş	3,71	2,71	1,47	2,12
Toplam	14,00	9,18	6,65	10,18

TASARIMCILAR	Audi A5 Coupe	BMW M2	Chevrolet Camaro	Porsche 718 S
Görünüm	1,86	2,57	2,57	3,00
Görsel ilerlemeler	2,71	3,00	2,00	2,29
Malzemeler	3,43	1,57	1,71	3,29
Zamandan bağımsızlık	2,71	1,86	1,86	3,57
Toplam	10,71	9,00	8,14	12,14

ÜNLÜLER	Audi A5 Coupe	BMW M2	Chevrolet Camaro	Porsche 718 S
Genişlik hissi	3,57	3,14	1,29	2,00
Rahatlık faktörü	3,43	2,71	1,00	2,86
Çekicilik faktörü	2,29	2,57	1,43	3,71
Hız faktörü	2,57	2,71	1,00	3,71
Toplam	11,86	11,14	4,71	12,29

UZUN YOL SÜRÜCÜLERİ	Audi A5 Coupe	BMW M2	Chevrolet Camaro	Porsche 718 S
Bagaj hacmi	3,80	2,80	1,80	1,60
Donanımlar	3,20	3,00	1,40	2,40
Günlük kullanım	3,60	3,00	1,00	2,40
Koltuk konforu	2,60	2,60	1,80	3,00
Tüketim	3,40	2,40	3,00	1,20
Toplam	16,60	13,80	9,00	10,60

TEKNİK ADAMLAR	Audi A5 Coupe	BMW M2	Chevrolet Camaro	Porsche 718 S
İşçilik	2,67	3,00	1,00	3,33
Tamirata uygunluk	3,67	2,67	2,17	1,50
Boya kalitesi	2,83	2,83	1,00	3,33
Motor bölmesi	2,33	3,33	3,17	1,17
Kullanım maliyetleri	2,83	3,00	1,33	2,83
Toplam	14,33	14,83	8,67	12,17

BİLGİ-EĞLENCE SİSTEMLERİ UZMANLARI	Audi A5 Coupe	BMW M2	Chevrolet Camaro	Porsche 718 S
Kullanışlılık	3,50	3,50	1,50	1,50
İletişim	3,75	3,00	1,25	2,00
Müzik	3,50	3,50	1,00	2,00
Navigasyon	3,50	3,50	1,00	2,00
Asistan sistemler	3,50	3,25	1,25	2,00
Toplam	17,75	16,75	6,00	9,50

YARIŞ PİLOTLARI	Audi A5 Coupe	BMW M2	Chevrolet Camaro	Porsche 718 S
Motor	1,75	3,25	2,25	2,75
Şanzıman	2,25	3,13	1,25	3,38
Frenler	2,50	2,50	1,25	3,75
Süspansiyon	2,50	2,63	1,25	3,63
Direksiyon	2,25	2,88	1,63	3,25
Toplam	11,25	14,38	7,63	16,75

GENEL TOPLAM	Audi A5 Coupe	BMW M2	Porsche 718 S	Chevrolet Camaro
Toplam	96,50	89,08	83,62	50,80
Sıralama	1.	2.	3.	4.

SPOR OTOMOBİLLER



Test aracı: S5, 354 PS

1. SIRA AUDI A5 COUPE 96.50 PUAN

Yüksek konforuyla spor otomobillerin zirvesine

Zafer A5'in: Yumuşak karakterli bir coupe, sporcuları geride bıraktı.

Modern bir spor otomobil nasıl olmalı? Yumuşak mı, sert mi? Jürimizin açık cevabı: Yeni Audi A5 Coupe gibi! Çizginin yumuşak tarafında bir araç. İki kapılı Audi, özellikle yüksek konforu ve başarılı görüş özellikleriyle yayın yönetmenlerinin beğenisini topladı. Uzun yol sürücüleri de Audi'yi günlük kullanıma uygunluğuyla öne çıkardı. Durum böyle olunca A5, Q2'nin ardından ikinci Altın Direksiyon ödülünü Ingolstadt'a götürdü.

İkinci sırada da bir spor coupe vardı: BMW M2. Audi'den biraz daha sert olması yarış pilotları tarafından birinci kabul edilmesini sağladı. Aynı ekip tabi ki Porsche 718 S'i de çok sevdi. Hem Boxster hem de Cayman, güçlü motorları ve harika süspansiyonlarıyla gerçek birer spor otomobil. Bu da 718'e üçüncülüğü getirdi.

2. SIRA BMW M2 COUPE 89.08 PUAN


Test aracı: M2, 370 PS

3. SIRA PORSCHE 718 83.62 PUAN



Test aracı: 718 S, 350 PS

ALTERNATİF MOTORLAR

YAYIN YÖNETMENLERİ	BMW i3	Hyundai Ioniq	Kia Niro	Toyota Prius
Yol konforu	2,81	2,63	2,13	2,44
Kullanışlılık	3,19	2,38	2,38	2,06
İç gürültü	3,19	2,88	1,88	2,06
Görüş	3,63	1,81	2,81	1,75
Toplam	**12,81**	**9,69**	**9,19**	**8,31**

TASARIMCILAR	BMW i3	Hyundai Ioniq	Kia Niro	Toyota Prius
Görünüm	3,43	2,29	3,00	1,29
Görsel ilerlemeler	3,86	2,29	1,71	2,14
Malzemeler	3,57	3,00	2,14	1,29
Zamandan bağımsızlık	3,00	2,14	2,71	2,14
Toplam	**13,86**	**9,71**	**9,57**	**6,86**

ÜNLÜLER	BMW i3	Hyundai Ioniq	Kia Niro	Toyota Prius
Genişlik hissi	2,71	2,29	2,29	2,71
Rahatlık faktörü	3,57	2,71	1,57	2,14
Çekicilik faktörü	4,00	1,86	1,71	2,43
Hız faktörü	3,00	2,71	1,71	2,57
Toplam	**13,29**	**9,57**	**7,29**	**9,86**

UZUN YOL SÜRÜCÜLERİ	BMW i3	Hyundai Ioniq	Kia Niro	Toyota Prius
Bagaj hacmi	1,00	2,20	3,40	3,40
Donanımlar	2,20	2,60	3,00	2,20
Günlük kullanım	3,20	2,40	3,20	1,20
Koltuk konforu	2,20	2,40	3,00	2,40
Tüketim	3,20	3,60	2,20	1,00
Toplam	**11,80**	**13,20**	**14,80**	**10,20**

TEKNİK ADAMLAR	BMW i3	Hyundai Ioniq	Kia Niro	Toyota Prius
İşçilik	3,50	3,50	1,33	1,67
Tamirata uygunluk	3,00	3,33	1,67	2,00
Boya kalitesi	4,00	2,83	1,17	2,00
Motor bölmesi	2,17	3,83	2,17	1,83
Kullanım maliyetleri	2,83	2,83	1,17	3,17
Toplam	**15,50**	**16,33**	**7,50**	**10,67**

BİLGİ-EĞLENCE SİSTEMLERİ UZMANLARI	BMW i3	Hyundai Ioniq	Kia Niro	Toyota Prius
Kullanışlılık	3,00	3,25	1,50	2,25
İletişim	3,50	2,75	1,75	2,00
Müzik	3,25	2,75	2,00	2,00
Navigasyon	4,00	2,00	1,00	3,00
Asistan sistemler	1,75	2,50	2,50	3,25
Toplam	**15,50**	**13,25**	**8,75**	**12,50**

YARIŞ PİLOTLARI	BMW i3	Hyundai Ioniq	Kia Niro	Toyota Prius
Motor	3,50	3,00	1,63	1,88
Şanzıman	3,25	3,00	1,88	1,88
Frenler	2,25	2,88	2,63	2,25
Süspansiyon	2,00	2,88	2,88	2,25
Direksiyon	2,75	2,63	2,50	2,13
Toplam	**13,75**	**14,38**	**11,50**	**10,38**

GENEL TOPLAM	BMW i3	Hyundai Ioniq	Toyota Prius	Kia Niro
Toplam	**96,51**	**86,13**	**68,77**	**68,59**
Sıralama	1.	2.	3.	4.



Test aracı: i3, 170 PS



1. SIRA **BMW i3** 96.51 PUAN

Sessiz alternatif: i3 zafere elektriklendi

Bu sınıfta elektromotorlu modeller öne çıktı.

Diğer sınıflarda test sürüşleri motor kükremeleriyle geçerken, burada sadece hafif vızıltılar duyuluyordu. Finallere ikisi elektrikli, ikisi de hibrit olmak üzere 4 model katıldı. Jüri gruplarımız ise ilk iki sıraya elektrikli otomobilleri layık gördü.

Altın Direksiyon'un kazananı ise BMW i3 oldu: Artık uzayan menziliyle i3, yayın yönetmenlerinin favorisi oldu.

Ünlüler, tasarımcılar ve bilgi-eğlence sistemleri uzmanları da aynı şekilde düşündüler. i3, sadece çevreci olmasıyla değil, günlük kullanıma uygunluğuyla da puan topladı. Hyundai Ioniq'in, başarılı süspansiyonu ve direksiyonuyla yarış pilotlarının favorisi olmasıysa büyük bir sürpriz oldu. Genel değerlendirmede ise bu, ikincilik için yeterli oldu. Üçüncülüğü ise Toyota Prius Hybrid elde etti.

2. SIRA HYUNDAI IONIQ 86.13 PUAN



Test aracı: Elektro, 120 PS

3. SIRA TOYOTA PRIUS 68.77 PUAN



Test aracı: Hybrid, 98 PS

2016'nın en güzeli Giulia

"En Güzel Otomobil" ödülü bu yıl ilk kez verildi ve kazananı da Alfa Romeo Giulia oldu.

Evet, bu da olmalıydı. Evet, sadece güzelliğe de ödül verilmeliydi. Jürimizin 57 üyesinden, 24 finalistten hangisinin en güzeli olduğunu belirlemelerini istedik. Ancak bunu sadece sübjektif kriterlere göre yapmalıydılar. Sonuç ise oldukça açıktı. Altın Direksiyon güzellik ödülü kesin bir farkla Giulia'nın oldu: 14 üye onu birinciliğe, 10 üye ise ikinciliğe yerleştirmişti. İkincilik ödülü Porsche 718'in olurken, üçüncülük ödülü ise Tesla Model X'e gitti.





İşte Türkiye'nin seçimleri

KÜÇÜK VE KOMPAKT SINIF:
CITROEN C3



KOMPAKT SUV'LAR:
PEUGEOT 3008



BÜYÜK SUV'LAR:
SKODA KODIAQ/TESLA MODEL X



ORTA VE ÜST SINIFLAR:
VOLVO S90



SPOR OTOMOBİLLER:
PORSCHE 718



ALTERNATİF MOTORLAR:
BMW i3



Nissan X-Trail ile BULUTLARIN

Renk cümbüşü içindeki sonbaharın içinden geçip kışa "merhaba!" diyen Hüser yaylasına çıktım. Altı Parmaklar'dan başlayarak Pokut'a kadar birçok yaylanın panoramasına hayranlıkla bakarken fark ettim: vadi içinden, Hala Deresi'ni izleyerek yükselen bulutları da. Gerçek anlamda bulutların üstünde, tam da olmak istediğim yerdeydim.

Çok uzun zamandır, sonbahar manzara fotoğrafları çekmek için Kaçkarlar'a gitmek istiyor ve uygun zaman kolluyordum. Kafamızdaki proje için vakit ve araç, geçtiğimiz ayın son günlerinde hazırdı. Nissan X-Trail, bu zirve yolculuğu için en uygun araçlardan biriydi. Güçlü aracımızın son kontrolü de yapıldıktan sonra, dağlara doğru yola çıkmak için artık hazırdım.

3 günde 3 bin kilometre

Erken saatte İstanbul'dan yola çıktığımda, bunun zor bir yolculuk olacağını, özellikle dağ yollarında, direksiyonunu tuttuğum "şehirlinin" yeterince güçlü olamayacağı gibi şüpheler taşı-

ÜSTÜNDE

Uzun zamandır düşündüğümüz bir projeydi. Sonbahar'da Kaçkarlar'a gitmek. Yeşilden, kırmızıya dönüşen yaprakların karla buluştuğu o günleri yakalamak. Nissan X-Trail, bu projemizi gerçekleştirmek için yanımızda olduğunda, geriye sadece bu müthiş manzaraların birbiriyle yarıştığı dağlara doğru yola çıkmak kalmıştı. Fotoğraflar: Ertuğrul BALIKÇIOĞLU



Artvin'den başlayıp Trabzon'a kadar uzanan Kaçkar dağlarının 3935 m. yüksekliğindeki zirvesine bakıyorum. Altım, üstüm her yanım bulut...

Yol arkadaşımın teknik özellikleri

(Nissan X-Trail 1.6 dci 130 All mode 4x4-i MT)

Motor Hacmi: 1598 cc, **Motor Gücü:** 130/4000 PS/dd, **Maksimum Tork:** 320/1750 Nm/dd, **CO_2 salımı:** 139 gr/km, **Maksimum Hız:** 186 km/s, **0-100 km hızlanma:** 11,0 km/s, **Ortalama Yakıt Tüketimi:** 5,3 l/km, **Boyutlar U/G/Y:** 4640x1830x1715 mm, **Boş Ağırlık:** 1615 kg



Kale Düzünde (Galer) aracımı dere seviyesine kadar indirdiğimde manzaram, sonbaharın tüm renkleri arasından yüksek düşüş yapan akarsulardı.





İçine girdiğim bulut birazdan beni göremez edecek.



PANORAMİK CAM TAVAN

Nissan X-Trail'de sunulan Panoramik Moonroof cam tavan sayesinde, zaten geniş olan 7 kişilik iç mekan, daha da ferah hale getirilmiş. Ayrıca açılabilen cam tavan sayesinde Kaçkarlar'da sonbahar manzarasının keyfini daha bir başka çıkartmak da mümkün.

yordum. Manuel 6 ileri vitesli bir 4X4 araç olmasına rağmen, belki de gücünü küçümsediğimden 1.6 dizel motorun yeterli olamayacağı gibi bir kanaate de sahiptim açıkçası.

Trafik kurallarını ihlal etmeden, 14 saat süren bir yolculuk sonrası, Ayder Yaylası'na ulaştım. Sessiz bir araç olan Nissan X-Trail; yüksek konumlanmış oturma düzeni, sorunsuz panoramik görüşü, güven veren yol tutuşuyla beni hiç yormadı diyebilirim. Şaka değil; 1300 kilometre boyunca sadece bir kere mola verdiğim yolculuğumun sonunda, uzun zamandır görmediğim Hemşinli arkadaşlarımla, geç saatlere kadar da sohbet ederek yorgunluğumu bir nebze de olsa üzerimden attım.

Güneşli bir güne uyandıktan hemen sonra, yüzümü, Hala Deresi'nin güçlü akan tertemiz suyunda yıkadım ve tüm vadiyi kaplayan rengarenk ağaçlara doğru baktım. Yılın bu mevsimi, 1.500 metre yüksekliğe sahip Ayder Yaylası'nda kar yağdığı pek görülen bir şey değildir. Havanın da henüz çok soğumadığı yaylada, ağaçlar renk değiştirmeye başlayan yapraklarını hala koruyorlardı. Her şey, fotoğraf çekmek için mükemmeldi.

Kale Düzü'ne doğru yola koyulmak üzere, Ayder Yaylası'ndan çıktıktan sonra, toprak yol, giderek normal araçların çıkamayacağı bir hal almaya başlamıştı. Derin çukurlarla kaplı çamurdan kayganlaşmış yolu aşarak Kale Düzü'ne geldiğimde, Kavron Yayla yolunun bariyerlerle kesilmiş olduğunu gördüm. Yaylaya çıkışlar, "Yeşil Yol" projesine karşı çıkan yöre halkının protestolarını önlemek için kısıtlanmıştı.

Yeşil Yol

Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı'nın yürüttüğü "Yeşil Yol" projesi; Samsun'dan başlayıp, Artvin'e kadar tüm dağları zirvelerden birbirine bağlamayı hedefleyen bir çalışma. Ajans, bu projeyle birlikte dağlara birçok turizm tesisi yapılacağını, bölge turizminin canlanmasıyla birlikte yöre halkının da bundan fazlasıyla faydalanacağını ve zenginleşeceğini, bu zenginliğin de tersine göçü mümkün kılacağını söylüyor.

Buna karşı çıkan yöre halkı da; yaylaların yollarının zaten var olduğunu, bu yolları iyileştirmek yerine, birbirlerine bağlanmalarının anlamsız olduğunu ve eğer bu yollar zirvede birbirlerine bağlanacak olursa güçlü sermayenin buralara büyük yatırım yapacağını ve kendilerinin buralardan zaten faydalandırılmayacağını bildiklerini söylüyorlar.

Aslına bakarsanız; yörede doğa turizminin gelişmesi, beton binalarıyla, asfalt yollarıyla üst üste yaşadıkları şehirlerden doğaya kaçan insanlar sayesinde başlamıştı. Unesco tarafından, dünyanın el değmemiş 200 doğal harikasından biri olarak kabul edilen bu dağlara gelenler, modern yaşam kaçkınlarıydı. Doğada bol yürüyüş yapıyorlar, tırmanıyorlar, tertemiz havada yayla evlerinde uyuyorlar ve tamamen doğal besleniyorlardı. İşte bu gelenler, kendileriyle birlikte daha önce buralardan göçmüş insanların; eğitimli, geçmişini iyi bilen gençlerini de getirdiler. Onlar; ebeveynlerinin yoksulluk yüzünden terk ettikleri bu dağlarda rehberlik ve pansiyonculuk yapmaya başladılar. Son derece iyi eğitimli bu gençler, dağların geleceğini korumak için sağlam bir sivil örgütlenme içine girdiler.

Hüser Yaylasına çıkış

Bariyerlerin hemen solundan Hüser Yaylası yoluna girdim. Günler önce yağan yağmurun yarattığı çamur içinde ağır ağır tırmanmaya başladım. Benden önce yola girmiş, burada adını veremeyeceğim iki tane 4X4 SUV, çamurla yaptıkları savaşı kaybetmiş geri dönüyorlardı. Bana "Boşuna gitme, yol çok kötü" dediklerinde "Eyvah!" diyerek;



Çocukluğumda ata bindiğim yeşillikler Nissan X-Trail için güzel bir fon oluşturdu.


Aralıklarla yağan kar 2700 m.den sonra dağları beyaza boyuyor.


Dağ kampçılarının en sevdiği mekanlardan biri de Borçka, Karagöl'de sonbahar kıyafeti giymiş mekanlardandı.


Fırtına Vadisi her daim güzel ama sonbaharda başka bir güzel...

bu çamuru benim de aşamayacağımı düşündüm. Nitekim kullandığım Nissan X-Trail, bir 4X4 olmasına rağmen; konforlu şehirli haliyle bana hiç de bu yollar için yapılmış hissi vermiyordu. Gerçi, bir saat kadar önce, büyük taşlar üzerinden aşarak dere kıyısına inmiş, oradan da müthiş bir dar alan manevrasıyla dik bir çamur zemini tırmanmıştım. Bunun verdiği güvenle yola girdim ve hiç abartmadan söylüyorum, X-Trail, yavaş yavaş ama kesintisiz bir sürüşle bu kötü yolu geçti. Bununla da kalmadı, 2 bin 700 metreye ulaşıncaya kadar da; daha nice çamur havuzunu ve karla kaplı zemini güvenle kat etmemi sağladı. Sanırım aracım kadar, şoförlüğümle ben de övgüyü hak ediyordum. Buralarda neredeyse her yerde karşılaşabileceğiniz şelalelerden birinin altına, çamura bulanmış aracımı çektim ve buz gibi suyla, hiçbir kimyasal madde kullanmadan onu yıkadım. Sonuçta bu bir test sürüşüydü ve aracımın temiz haliyle de fotoğrafları olmalıydı. O temizlendi, ben soğuk suyun etkiyle biraz titredim. Derken, vadinin içinde hareket eden dumanı gördüm. Kısa bir zaman içinde tüm vadi beyaz bir bulutla kaplandı. Bu görüntü, sadece sabahın erken saatlerinde ve nadiren oluşur. Demek ki ben "sevgili" kuldum…

Bir anda yok olma ihtimali yüksek olan bulutları kaçırmamak için, aceleyle fotoğraflarımı çektim. Yine aynı telaşla, tırmanmayı sürdürdüm ve karlı yollara geldim. Hiçbir problem yaşamadan Hüser Yaylası'nın zirvesine ulaştım. Burada bulunan evlerin tamamı boştu. Dağda; bir ben, bir de o sırada göremediğim ama orada olduklarını iyi bildiğim; ayılar, kurtlar, çengel boynuzlular vardı. Daha sonra bana "Korkmadın mı?" diye sorduklarında, biraz da gururla: "Korkmadım. Çünkü, çocukluğu buralarda geçen, sonradan nedamet getirip çok üzülerek anlattığı şamoaları avlamak için tek başına gecelerce çam ağaçlarının altında yatmış birinin oğluyum ben" diyebildim…

Ve kar yağmaya başladı

Çekimi henüz bitirmiştim ki, benden aşağıda, vadiyi tamamen kaplayan bulut yeniden hareketlendi ve yükselerek beni de içine aldı. Son derece az bir görüş mesafesinde Ayder'e doğru inerken kar yağmaya başladı. Daha önce anlattığım yol şartlarına şimdi de kar yağışının neden olduğu "burnunun ucunu görememe" durumu hakim oldu. Öyle zaman oldu ki, bir şeylere çarpmak üzere olduğumu, X-Trail'i çepeçevre saran uyarı

sinyalleriyle anladım. Çoğu yerde yolda olup olmadığımı anlamak için araçtan indiğimde anlar da oldu. Ayder Yaylası'na indiğimde, buluttan çıkmıştım ve kar yağışı tüm hızıyla sürüyordu. Bir zaman sonra kar durdu ve yükselen havayla birlikte, üstleri anında eriyen ince bir karla kaplı, sonbahar yapraklı ağaçların o olağanüstü görüntüsü ortaya çıktı. Sanki bir sihirli değnek, fotoğrafları çekebilmem için yeni bir sahne yaratmıştı. Ben "sevgili" bir kulum diye sevindim tekrar. Fakat hazırlanana kadar ince kar örtüsü yok olmuştu bile.

Borçka, Karagöl

Bir arkadaşım bana, Karagöl'de çektiği fotoğrafı göndermişti. Buraya da mutlak gitmek lazım dediğimde ertesi gün olmuştu. Hopa'dan Artvin'e doğru Kaçkar Dağları'nın başlangıç noktasından şahane bir manzara eşliğinde geçtim ve Macahel'e çok yakın noktadaki Karagöl'e vardım. Baktığınız bu fotoğrafın bende yarattığı duyguları anlatabilmiş olduğumu umuyorum. Bu fotoğrafı çekerken duyduğum kuş sesleri, kokladığım tarifsiz kokular ve onca insana rağmen bizi içinde tutan "sessizliğin sesi" mucizeviydi. Herkes büyük bir sessizlikle sadece göle ve rengarenk ağaçlara bakıyordu. Dilimiz tutulmuştu, konuşamaz olmuştuk.

Maceranın sonu

Şehir hayatından birkaç günlüğüne de olsa kaçmak, doğayla baş başa olmak, bu tarif edilemez huzuru yakalamak için sonbaharda Kaçkarlar'a gidin. Ama Nissan X-Trail gibi araçla gidin. Yoksa bulutları aşağıdan seyretmek için o kadar yolu gitmeye değmez.



Ertuğrul BALIKÇIOĞLU



KONFORLU İÇ MEKAN

Nissan X-Trail'in 7 koltuklu, konforlu iç mekanı oldukça geniş. X-Trail'in iç hacminde, herkese, her şeye yetecek kadar yer var. Konforlu ve uzun yolda bile yormayan koltukları, güvenle yol almanızı sağlayan Aktif Sürüş Kontrolü, Şerit Takip Sistemi, Fren Destek sistemi ve daha bir çok özelliğiyle diğerlerinden çok farklı, ayrıca bizim gibi 3 günde 3.000 km yol yapanlar için de iyi bir yol arkadaşı.

7 SORU CEVAP

Kışlıklara geçiş zamanı

Mevsim dolayısıyla kış lastiklerine geçme vakti geldi. Kış lastiğine ilişkin bilinmesi gerekenleri bu dosya konumuzda biraraya getirdik.

Sıfır derece ve altındaki sıcaklıklar sürücüler için bir uyarıdır: Aracınızda hala yaz lastikleri varsa hazırlık yapmanın zamanı gelmiş demektir. Çünkü artık daha fazla yağmur yağacak ve kar başlayacak. Zeminin yarattığı riskler sonbaharın sonundan itibaren dramatik şekilde artar. Eğer buna hazır değilseniz ya aracınızı kullanmaktan vazgeçin ya da hazırlığınızı doğru zamanda yapın. Aslında şu an en iyi zaman.

Akılcı düşünün ve meteoroloji ilk kar yağışı tahminlerini yapmaya başlamadan kış lastiği hazırlığınızı yapın.

1

Onları farklı kılan nedir?

Kış lastikleri çok yönlü yeteneklerdir: Onlardan kar ve buz üzerinde mümkün olan en yüksek tutunma ve aktarma kabiliyetini sunmaları, bunu yaparken de yanal tutunma ve fren performansından ödün vermemeleri beklenir. Bunlar birer tezat olduğundan bu iş hiç kolay değil. Modern tasarımlar bu tezatları, düşük sıcaklıklar için yaratılmış malzeme karışımları, özel tasarımlı profilleri ve tabanlarındaki çok sayıdaki özel tasarımlı yarıklarla mümkün olduğunca iyi çözüyor. Normalde sert olan yapıları, hava soğudukça yumuşuyor ve zemine tutunan yarıklar daha belirginleşiyor.



Sadece virajlar ve bolca kar. Lastik ve araç uygunsa karda gezinmek çok keyifli. Günlük yaşamda ise durum farklı.

Stilist elinden çıkmış bir dağ sembolü ve içinde bir kar tanesi: Bu lastik kış için uygun. Ancak bu bir kalite sembolü değil.





Bir TL kullanabilirsiniz: Profile bastırdığınızda paranın sarı renkli şeridi görünüyorsa, kullanıma uygun değil demektir.

2 Satın alırken nelere dikkat edilmeli?

Kış lastiğinin ne olduğunu kolayca tanımlamak zor: Kanun koyucu kırağı durumunda bile M+S lastiklerini mecbur tutuyor. Bu kod, lastiğin kar üzerindeki özellikleri hakkında bilgi vermiyor. Üzerinde kar kristali sembolü olanlar kar için daha uygun lastiklerdir.

3 Burada da farklı türler var mı?

Evet, özellikle de üst sınıf araçlar, SUV'lar ve spor otomobiller için özel geliştirilen lastikler var. Hız indeksleri de farklı. İskandinav ülkelerinde üreticiler, aşırı düşük sıcaklıklar için bile uygun olan daha da yumuşak karışımlara sahip modeller sunuyor.

4 Lastiği ne kadar kullanabilirim?

En düşük lastik profil derinliği sınırı AB ülkelerinde 1.6 mm. Ancak Avusturya'da bu rakam 4.0 mm'ye çıkıyor. Buna yaş da ekleniyor: Kış lastikleri 6 yıldan daha fazla kullanılmamalı. Çünkü lastik hamurları zamanla sertleşerek, en önemli avantajlarını kaybetmeye başlıyor.

5 Kış lastiğine ne zaman geçmeliyim?



Kışın nasıl geçeceğini bilmek imkansız olduğundan, Ekim-Nisan ayları arasında uygun bir zamanda diyebiliriz. Bu aralık, yolların kaygan olabileceği zamanlardır. Yaşadığınız bölgenin iklimi bu süreyi biraz esnetebilir. Ülkemizdeki yasal uygulama Aralık-Nisan ayları ve ticari araçlarda kış lastiği kullanımı zorunlu.

6 Test sonuçlarının ne faydası var?



En modern ekipmanlar ve profesyonel test pilotları: Bu değerlendirmelere güvenebilirsiniz.

Lisansör dergimiz AUTO BİLD, tüm lastik türlerini ayrıntılı bir şekilde test ediyor. Böylece piyasadaki lastiklerin hangilerinin daha avantajlı olduğunu, bağımsız bir test ile görebiliyorsunuz. Tüketiciler, ihtiyaç duyacağı kullanım gerekliliklerine göre kriterleri tek tek inceleyerek lastikleri karşılaştırabiliyor.

7 4 mevsim lastikleri mantıklı mı?



Buradaki gibi ağır şartlarda bugüne kadar hiçbir 4 mevsim lastiği etkileyici sonuçlara imza atamadı.

Hem evet, hem hayır! Tüm ilerlemelere rağmen onlar, her şeyi yapabilmek isteyen ama bunlar arasında denge ararken verilen ödünler nedeniyle hiçbir konuda uzman olamayan lastikler. Ancak ılıman iklimli bölgelerde yaşıyor ve çok araç kullanmıyorsanız, iyi bir 4 mevsim lastiği doğru bir alternatif olabilir.

Goodyear'dan Kış Kampanyası

Goodyear, havaların soğumasıyla birlikte tüketicilerine yepyeni bir kış kampanyası sunuyor. 31 Aralık 2016 tarihine kadar geçerli olacak kampanyaya katılan Goodyear bayilerinden ve satış noktalarından, 16" jant ve üzeri Goodyear marka binek veya 4x4, kış veya dört mevsim lastiği ürünlerinden tek seferde 4 adet satın alan herkes, Sony marka kulaklığa ücretsiz olarak sahip olacak.



Mevsimine uygun lastik kullanımının sürüş güvenliği açısından öneminin yanı sıra, tüketicilerin bütçesine ve lastik ömrüne olan olumlu etkilerinin altını çizen Goodyear Tüketici Lastikleri Direktörü Mahmut Sarıoğlu; "Sadece kar yağışı olduğunda değil, hava sıcaklığının +7 °C'nin altına düştüğü bölgelerde yol güvenliği için kış lastikleri kullanılmasını önemle tavsiye ediyoruz. Kış lastiği kullanma zorunluluğu ile ilgili mevcut yasanın genişletilerek tüm araç grupları için geçerli olmasının trafik güvenliği açısından çok önemli olduğuna inanıyoruz. Kış lastiklerinde kullanılan özel kauçuk, zorlu kış koşullarında çok daha iyi yol tutuş, daha kısa fren mesafesi sunar. Bu da tüketiciler için çok daha güvenli sürüş performansı demektir" diye konuştu.



UltraGrip kış lastikleri ailesi

Goodyear, sahip olduğu teknoloji ve inovasyon gücünü farklı araç tiplerine göre geliştirdiği ULTRAGRIP kış lastikleri ailesiyle ortaya koyuyor. Goodyear'ın teknoloji ve inovasyon gücüyle geliştirilen UltraGrip Performance, UltraGrip Performance SUV, UltraGrip 9 ve UltraGrip 8 lastikleri, farklı araç tiplerine göre sürücülerin tüm beklentilerini karşılıyor.

TEKNOLOJİ

PARILTILI KAUÇUKTAN ÇOK DAHA FAZLASI

Siyah teknoloji

Sırlarını derinliklerinde sakladıklarından bir lastiğin ne kadar iyi olduğu dışarıdan anlaşılamıyor.

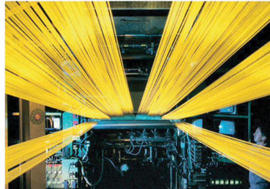
Konunun acemileri lastiklerde ilk olarak boyut ve profil tasarımına önem verir. Ancak bunlar, lastiğin yoldaki performansı hakkında bilgi vermez.

Lastikler günümüzde de hala yuvarlak ve siyahlar. Yani asıl teknoloji iç kısımlarında gizleniyor. Lastik gelişiminde en önemli rolü, sürekli gelişen modern malzemeler oluşturuyor. Karşılaştırmalar, güncel bir lastiğin, örneğin 1990'larda üretilmiş bir lastiğe göre ne kadar geliştiğini ortaya koyuyor.

İleri teknoloji sayesinde her yeni lastik nesli daha yüksek güvenlik sunuyor.

Lastikler bugün 200'den fazla hammadde kullanılarak üretiliyor. Örneğin sadece farklı bölgelerinde bir düzineden farklı lastik hamuru karışımı kullanılıyor. Dışarıdan hala çok basit görünen bir lastik, 20 farklı bileşenden üretiliyor. Lastik üretimi ise artık neredeyse tamamen otomatize edilmiş durumda. Yani uzman el işçiliği günümüzde sadece yarış lastikleri gibi özel modellerde kullanılıyor.

İlerlemeler ise birçok detaya yayılmış durumda. Uzmanlara göre gelecekte, farklı yol şartlarına uyum gösteren akıllı malzemelerin kullanılması da mümkün. Diğer taraftan lastikler, gelecekte de yuvarlak ve siyah olmaya devam edecek.



Lastiğe sağlamlığını veren unsurların en önemlisi, çok sayıda ince çelik telden üretilen kuşaklardır.



Lastik gelişiminde farklı test platformlarında yapılan ve yol koşullarını simüle eden testler de çok önemli.



Üretim tarihi
İlk iki rakam haftayı, sonraki iki rakam ise yılı verir. Örnekte 2016'nın 2'nci haftası.

Taban genişliği
Rakamlar milimetre cinsindendir.

Yanak oranı
Yüksekliğin taban genişliğine oranı.

Tür
R radyal lastik, RF run-flat lastik.

Jant çapı
Rakamlar inç cinsindedir.

Yük indeksi
94 rakamı lastik başına maksimum 670 kg yük anlamına geliyor.

Hız indeksi
V harfi maksimum 240 km/s hız yapabileceği anlamındadır.

Kart tanesi sembolü
Kışa uygun bir lastik olduğunu anlatır.

Lastiğin yanağındaki çok sayıdaki kod, en önemli detaylar hakkında bilgi verir.

ÖNERİ Tanıma

Üreticiler lastiklerin yanaklarında birçok bilgiye yer verirler. Bunlar arasında en belirgin olanı ise markalarıdır. Bunu, bir lastik kullanıcısının bilmesi gereken bilgiler takip eder. Bunlar arasında en fazla dikkat edilense lastik boyutudur. Yük endeksi ise fazla bilinmeyen bir koddur: Ağır SUV'lar veya midibüs gibi büyük araçlarda çok daha önemli olan bu kod, lastik başına düşecek maksimum ağırlığı ifade eder. Taban profili, kullanım tarzıyla ilgili bilgi verir ve çoğunlukla "Rotation" veya "Direction" kelimeleriyle birlikte kullanılır.

Uzmanlardan öneriler

Lastiklerine önem verenler hem onlar hakkında daha çok şey bilir, hem de daha güvenle ilerlerler.

ÖNERİ Montaj



Bijon anahtarı ile doğru sıkma tork değerini kontrol edemezsiniz.

Acil bir durumda lastiği aracın avadanlığındakileri kullanarak değiştirebilirsiniz. Ancak burada bazı noktalara dikkat etmelisiniz: Her üretici, lastik modelleri için bir tork değeri verir ve uygun bir aygıt olmadan bunu ölçemezsiniz. Ayrıca: Bijonlar her 50 km'de bir yeniden sıkılmalı.

ÖNERİ Saklama



Doğru saklama lastik ömrünü uzatır.

Lastikler göründüklerinden daha hassastırlar. Onları saklamak için karanlık ve kuru yer en iyisidir. Jantsız lastikler dikey saklanmalı ve arada bir döndürülmelidir. Böylece deformasyonları engelleyebilirsiniz. Jantlı lastiklerse, içlerinde 0.5 bar basınç bırakılarak asılarak veya yatay olarak saklanmalı.



Yasal bir mecburiyet olan lastik etiketi sadece 3 kriter hakkında bilgi veriyor.

ÖNERİ Satın alma

Hızlı bir fiyat karşılaştırması yapmak için en uygun mecra tabi ki internet. Satış portallarının bazılarında lastiklerle ilgili bazı önemli ve gerekli bilgilere ulaşmak da mümkün. Diğer taraftan, kullanıcı yorumlarındaki basit model tavsiyelerine fazla güvenilmemeli. Avrupa Birliği ülkelerinde 2012'den beri yasal mecburiyet olan ve ülkemizde de bir süredir kullanılan lastik etiketi ise, lastiğin yuvarlanma direnci, ıslak zemin tutunma seviyesi ve yuvarlanma gürültüsü hakkında bilgi verir.

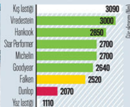
Kış için en iyi lastikler



KARDA GÜÇ AKTARIMI

4x4 sistemine sahip olmayan SUV'lar için 4 mevsim lastikleri iyi bir alternatif. Güç aktarma testlerinde en iyi tutunan lastik Vredesteins Allseason'ın performansı gerçek kış lastikleriyle neredeyse aynı. Yaz lastiği ise tamamen sınıfta kalıyor.





3 SINIF İÇİN 5 LASTİK TESTİ

SUV'lar için 4 mevsim lastikleri
205/60 R 16 Allseason

Kompaktlar için kış lastikleri
205/55 R 16 Kar uzmanları

SUV'lar için kış lastikleri
255/55 R 18 Kar uzmanları

Kompaktlar için 4 mevsim lastikleri
205/55 R 16 Allseason

Spor otomobil kış lastikleri
245/40 R 18 Kar uzmanları

Dört mevsim, sportif kar uzmanları ya da kış lastikleri... Tablolarda iyiler ve kötüleri bulabilirsiniz.



Tüm sınıflardan 50 lastiği karşılaştırdık.

TABLOYU DOĞRU OKUYUN

Puanlamalar Alman okul not sistemine göre yapılıyor. 1 = çok iyi; 6 = yetersiz. Karlı, ıslak ve kuru zemin testlerindeki güvenlikle ilgili kriterlerden birinde alınan 2'den kötü not "tavsiye edilir" ibaresini almasını engelliyor. Tabloda eşit not alan üreticiler alfabetik olarak sıralanıyor. Her lastiğin değerlendirme kriterlerindeki ilave notlar ve bilgiler için, lastiğin yer aldığı tabloya bakabilirsiniz.

Her zaman iyi tutunan lastikler güzel bir şey olurdu. Zorlu lastik değişimlerinden, gecikmeli servis randevularından ve ikinci lastik setinin maliyetlerinden kurtulurduk. Neyse ki yeni kuşak modern 4 mevsim lastikleri, bu konuda gün geçtikçe daha da iyileşiyor.

Ancak bu, her gün derin karda yol almak zorunda olmadığınızda geçerli. Fazla ağır olmayan kış koşullarında ise 4 mevsim lastikleri problem çıkarmıyor. Tabi ki lastik yanaklarında M+S ibaresi ve kar tanesi sembolü olduğu sürece. SUV'lar ve kompakt otomobiller için yaptığımız en yeni 4 mevsim lastiği testi de bunu kanıtlıyor. Aşırı karlı durumlarda araç kullanmak zorunda olanlarsa klasik kış lastiklerini tercih etmeli. Burada SUV ve kompakt otomobiller için hangi lastiklerin en gerçek kış uzmanı olduklarını test ettik. Ayrıca geniş tabanlı spor otomobil kış lastikleri de testimize konuk oldu.

SUV 4 MEVSİM LASTİKLERİ

Her durumda yetenekliler

215/60 R 16 EBATLI 4 MEVSİM LASTİKLERİ

Lastik	Kar	Islak	Kuru	Artılar / Eksiler
Vredestein Quatrac 5 99H — Tavsiye edilir	1-	2	1-	**Artılar:** Kar üzerinde neredeyse kış lastiği kadar iyi; ıslak ve kuru zeminde başarılı tutunma; çok sessiz **Eksiler:** Belirgin derecede düşük apuaplaning rezervleri
Michelin CrossClimate 99V — Tavsiye edilir	2	2	2+	**Artılar:** Başarılı bir 4 mevsim lastiği; kar ve kuru zeminde başarılı; düşük sürtünme **Eksiler:** Virajda aquaplaningde vasat güvenlik rezervleri
Falken Euroall Season AS200 99V — İyi	2-	2+	2	**Artılar:** Yüksek aquaplaning güvenliği; ıslak zeminde başarılı yol tutuş; çok sessiz; **Eksiler:** Karda azalan yanal tutunma ve güç aktarımı; yüksek sürtünme
Goodyear Vector 4Seasons 95V — İyi	2-	2	2	**Artılar:** Yüksek aquaplaning güvenliği; kuru zeminde dengeli sürüş özellikleri; düşük sürtünme **Eksiler:** Karda düşük yanal tutunma; oldukça yüksek ses
Hankook Kinergy 4S H740 99 H — Tatminkar	2+	3+	2-	**Artılar:** Başarılı karlı zemin özellikleri; yüksek yuvarlanma konforu; düşük sürtünme **Eksiler:** Islak ve kuru zeminde azalan tutunma; uzayan ıslak ve kuru fren mesafeleri
Star Performer Winter AS 99 V — Tavsiye edilmez	3+	3+	3+	**Artılar:** Düşük fiyat **Eksiler:** Islak ve kuru zeminde önden kayma eğilimli yol tutuş ve vasat fren performansı; karlı zeminde zayıf tutunma ve gecikmeli yönlendirme tepkileri
Dunlop Grandtrek ST1 All Season 95 H — Tavsiye edilmez	3	3	3+	**Artılar:** Yüksek yuvarlanma konforu **Eksiler:** Islak ve kuru zeminde zayıf tutunma; uzayan ıslak fren mesafeleri; kısıtlı kış yetenekleri; yüksek yuvarlanma direnci

Kompakt sınıf kış lastikleri

Golf ve benzerleri için en iyi 20 kış uzmanı

205/55 R 16 EBATLI KIŞ LASTİKLERİ

LASTİK ÖMRÜ VE MALİYETLER

Teste katılan 20 kış lastiğinin (50 aday arasından ön elemeyle belirlendiler) ömürleri, özellikle çok yol yapanlar için belirleyici bir satın alma kriteri. Bu disiplinin en iyileri Continental ve Bridgestone olurken, Cooper açık ara farkla zayıf kaldı.

Marka	Hesaplanan lastik ömrü (km)
Continental	45 290
Bridgestone	43 160
BF Goodrich	42 140
Kleber	42 090
Pirelli	41 040
Uniroyal	38 290
Mabor	37 810
Dunlop	37 190
Semperit	37 090
Michelin	36 450
Hankook	36 360
Sava	36 220
General	36 020
Barum	35 730
Fulda	34 710
Falken	34 570
Vredestein	32 680
Goodyear	31 320
Nokian	31 130
Cooper	24 870

Fiyat/performans analizinde, büyük grupların ikinci hatta üçüncü markaları da iyi puanlar alabiliyor. Kleber'in (Michelin markası), Barum'un ve General'in (ikisi de Continental markaları) lastikleri, bu nedenle en iyi notlara imza attılar.

Marka	100 km başına Euro
Kleber	6,89
Barum	7,14
General	7,22
Falken	7,23
Mabor	7,27
Uniroyal	7,70
Sava	7,73
BF Goodrich	7,83
Hankook	7,84
Bridgestone	7,88
Semperit	8,09
Continental	8,17
Pirelli	8,77
Fulda	8,93
Dunlop	9,01
Vredestein	9,33
Michelin	10,29
Nokian	10,60
Goodyear	10,86
Cooper	11,26

Continental
WinterContact TS 860
91H

TEST BİRİNCİSİ 2016 · TASARRUF USTASI 2016

Çok iyi

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
2+	1-	2	1

Artılar: Hiçbir problemi olmayan çok iyi bir premium lastik; tüm zemin şartlarında dinamik sürüş özellikleri; başarılı geri bildirimlere sahip yönlendirme; uzun ömür

Michelin
Alpin 5
91H

TAVSİYE EDİLİR 2016

Çok iyi

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
1-	2+	2	2

Artılar: En iyi kar yeteneklerine sahip bir kış uzmanı; dengeli ıslak ve kuru zemin sürüş özellikleri; kısa ıslak fren mesafeleri; sessiz
Eksiler: Yüksek fiyat

Goodyear
UltraGrip 9
91H

TAVSİYE EDİLİR 2016

Çok iyi

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
2+	2+	2	2-

Artılar: Karlı ve ıslak zeminde etkileyici sürüş özellikleri; aquaplaningde yüksek güvenlik rezervleri; düşük sürtünme
Eksiler: Vasatı aşamayan ömür

Dunlop
Winter Sport 5
91H

İyi

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
1-	2+	2-	2

Artılar: Karlı ve ıslak zeminde başarılı sürüş özellikleri; tüketimi azaltan düşük sürtünme
Eksiler: Kuru zeminde vasat sürüş dinamikleri

Pirelli
Cinturato Winter
91 H

İyi

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
2	2+	2	2+

Artılar: Karlı ve ıslak zeminde başarılı sürüş özellikleri; uzun ömür
Eksiler: Kuru zeminde vasat yanal tutunma

Semperit
Speed-Grip 2
91 H

İyi

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
2	2	2	2

Artılar: Islak zeminde dinamik sürüş özellikleri ve kısa fren mesafeleri; düşük sürtünme
Eksiler: Karlı zeminde zayıflayan sürüş özellikleri

Nokian
WR D4
91H

İyi

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
2+	2	2-	2-

Artılar: Harika kış yetenekleri; yüksek aquaplaning güvenliği; düşük yuvarlanma direnci
Eksiler: Kuru zeminde vasat yanal tutunma; kısıtlı ömür

Hankook
Winter i*cept RS²
91 H

İyi

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
2	2-	2	2

Artılar: Aquplaningde yüksek güvenlik rezervleri; kuru zeminde dinamik sürüş; uygun fiyat
Eksiler: Islak zeminde vasat yanal tutunma; ıslak zeminde uzayan fren mesafeleri

Bridgestone
Blizzak LM001
91 H

Tatminkar

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
2+	2	3+	1-

Artılar: Çok iyi kar özellikleri; yüksek aquaplaning güvenliği; çok iyi fiyat/ömür oranı
Eksiler: Kuru zeminde önden kayma eğilimi; uzayan kuru zemin fren mesafeleri

Barum
Polaris 3
91H

Tatminkar

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
2+	2	3+	2+

Artılar: Başarılı kış özellikleri; ıslak zeminde dengeli tutunma; başarılı fiyat/performans oranı
Eksiler: Kuru zeminde zayıflayan yönlendirme tepkileri ve kısıtlı tutunma kabiliyeti

Kleber
Krisalp HP 2
91 H

Tatminkar

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
2+	3+	2-	1-

Artılar: Çok iyi kış özellikleri; çok iyi ekonomi
Eksiler: Islak zeminde vasat tutunma; zayıf aquaplaning yetenekleri

Uniroyal
MS plus 77
91 H

Tatminkar

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
1-	2-	3	2+

Artılar: Etkileyici kış özellikleri; başarılı fiyat/performans oranı
Eksiler: Islak ve kuru zeminde kısıtlı tutunma seviyesi

General
Altimax Winter Plus
91 H

Tatminkar

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
2+	3+	2-	2+

Artılar: Başarılı kış özellikleri; yüksek konfor; düşük fiyat
Eksiler: Vasat ıslak zemin yetenekleri; kuru zeminde uzayan fren mesafeleri

Mabor
Winter-Jet 2
91 H

Tatminkar

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
2	3+	2	2+

Artılar: Başarılı kuru ve karlı zemin sürüş özellikleri; iyi fiyat/performans oranı
Eksiler: Vasat ıslak zemin özellikleri; yüksek sürtünme

Sava
Eskimo HP
91 H

Tatminkar

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
2+	3	2-	2+

Artılar: Karda iyi güç aktarımı ve kısa fren mesafeleri; uygun fiyat
Eksiler: Islak zeminde önden kayma eğilimi ve uzun fren mesafeleri

Cooper
WM-SA2+
91 H

Tatminkar

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
2	2	3+	3

Artılar: Karlı ve ıslak zeminlerde güvenli ve başarılı sürüş özellikleri
Eksiler: Kuru zeminde uzayan fren mesafeleri; çok kısa ömür

Falken
Eurowinter HS449
91 H

Tatminkar

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
2-	2-	3+	2

Artılar: Islak zeminde başarılı yanal tutunma; iyi fiyat/performans oranı
Eksiler: Düşük aquaplaning rezervleri; kuru zeminde önden kayma

Vredestein
Snowtrac 5
91 H

Tatminkar

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
2-	3+	2	2-

Artılar: Dinamik kuru zemin sürüş özellikleri
Eksiler: Karda vasat güç aktarımı; vasat aquaplaning rezervleri; ıslak zeminde uzayan fren mesafeleri

BF Goodrich
g-Force Winter
91 H

Kısıtlamalı tavsiye

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
2	3	2-	1-

Artılar: Başarılı ekonomi
Eksiler: Vasat aquaplaning özellikleri; ıslakta önden kayma; uzayan ıslak ve kuru fren mesafeleri

Fulda
Kristall Control HP
91 H

Kısıtlamalı tavsiye

Kar	Islak	Kuru	Maliyet
2	3	2	2-

Artılar: Karlı zeminde güvenli sürüş özellikleri
Eksiler: Islak zeminde önden kayma, vasat yanal tutunma, gecikmeli direksiyon tepkileri

SUV kış lastikleri

Uç şartlar için büyük lastikler

KARLI ZEMİN SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Kar ve buzlu zeminlerde sadece başarılı tutunma ve güç aktarma kabiliyeti yeterli değil. Sürüş keyfi ve güvenliği için iyi bir yanal tutunma yeteneği de belirleyici bir unsur. Michelin bu disiplinin tartışmasız kış kralı.



	Ortalama hız (km/s)
Michelin	53,4
Pirelli	52,7
Continental	52,6
Dunlop	52,4
Goodyear	52,3
Hankook	51,9
Nokian	50,6
Gripmax	50,2
Yaz lastiği	21,3

255/55 R 18 EBATLI KIŞ LASTİKLERİ

Lastik	Kar	Islak	Kuru	Artılar / Eksiler
Goodyear UltraGrip Perform. SUV Gen-1, 109 V — Çok iyi	2	1-	2+	**Artılar:** İyi kar özellikleri; ıslak zeminde çok iyi tutunma; kuru ve ıslakta kısa fren mesafeleri, başarılı konfor; düşük sürtünme **Eksiler:** Yüksek fiyat; vasatı aşamayan karlı zemin fren mesafeleri
Continental WinterContact TS 850P SUV, 109 V — Çok iyi	2+	2+	2	**Artılar:** Karda çok iyi; ıslak zeminde çok iyi tutunma; kuru zeminde yüksek viraj tutunma kabiliyeti; konfor **Eksiler:** Yüksek fiyat; kuru zeminde biraz uzayan fren mesafeleri
Dunlop Winter Sport 5 SUV 109 V — Çok iyi	2+	2+	2	**Artılar:** Karda çok iyi; ıslak zeminde çok iyi tutunma; çok kısa fren mesafeleri; düşük sürtünme **Eksiler:** Göreceli pahalı; vasat aquaplaning rezervleri
Pirelli Scorpion Winter 109 V — İyi	2+	2	2	**Artılar:** Karda iyi; konfor yüksek; düşük sürtünme; sessiz yuvarlanma gürültüsü **Eksiler:** Aquaplaningde vasatı aşamayan güvenlik rezervleri
Michelin Latitude Alpin LA2 109 V — İyi	2+	2	2-	**Artılar:** Çok iyi karlı zemin özellikleri; çok sessiz yuvarlanma; yüksek aquaplaning rezervleri **Eksiler:** Yüksek sürtünme direnci; ıslak zeminde vasat tutunma; uzun fren mesafeleri; yüksek fiyat
Hankook Winter i*cept evo^2 SUV, 109 V — İyi	2	2	2-	**Artılar:** Kar ve buzda başarılı özellikler; çok yüksek aquaplaning güvenliği; uygun fiyat **Eksiler:** Yüksek sürtünme direnci; uzun fren mesafeleri; yüksek gürültü; vasat konfor
Nokian WR SUV 3 109 V — Tatminkar	3+	2	2	**Artılar:** Düşük sürtünme; yüksek konfor; kuru zeminde kısa fren mesafeleri **Eksiler:** Karda vasat tutunma; ıslak ve kuru zeminlerde vasat yanal tutunma
Gripmax Stature M/S 109 V — Tavsiye edilmez	2-	4	3+	**Artılar:** Çok uygun fiyat **Eksiler:** Dengesiz sürüş özellikleri; ıslakta zayıf yanal tutunma; ıslakta çok uzun fren mesafeleri; düşük aquaplaning rezervleri; yüksek gürültü

KISA KISA

Otoshops ile 2. elde devir değişiyor



ALJ Holding'in Türkiye'deki şirketleri arasına katılan Otoshops, her marka ve modelde 2 yıla kadar garanti uygulaması, 7 günde değişim ve nakit alım çözümleriyle 2. el pazarına kurumsal ve dinamik bir yapı kazandırmayı amaçlıyor. 2. el araç satışının yanında kredi, devir tescil, garanti ve sigorta gibi tüm işlemlerin tek noktadan kısa sürede tamamlandığı Otoshops, kurumsal ve güvenilir yapısı ile 2. elde farklılığını ortaya koymayı hedefliyor.
ALJ Holding CEO'su Ali Haydar Bozkurt, Otoshops için şunları söyledi; "Otoshops, 65 milyon TL'nin üzerinde bir yatırımla faaliyetlerine başladı. Yeni yatırımımız Otoshops ile 2. el otomotiv pazarında kurumsallığın yanında sektörde fark yaratacak, kaliteli ve güvene dayalı çağdaş hizmetler sunacağız."

Selfie çeken anahtarlık



Türk Ar-Ge şirketi Blesh, Volkswagen iş birliğiyle selfie çeken akıllı anahtarlık geliştirdi. Bluetooth teknolojisiyle entegre edilen akıllı anahtarlık, Volkswagenim mobil uygulaması aracılığıyla, kullanıcıların telefonları ile araç anahtarları arasında iletişim sağlıyor. Akıllı anahtarlık, özel alarmı ve lokasyon takibi sayesinde otomobilin anahtarını ve cep telefonunu kaybetmeye son veriyor. Anahtarlık aynı zamanda bir selfie kumandası olarak da çalışıyor ve 50 metre mesafeden telefonlarını yöneterek selfie çekme imkanı da sunuyor.

Enjektörleriniz temiz kalsın



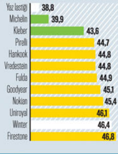
Amerikan menşeli Dyna Tab isimli yakıt katkısı temiz enjektörler vaat ediyor. Hepsiburada.com online satış kanalı üzerinden satışa sunulan Dyna Tab enjektör temizleyici tableti, bir depo yakıta katılarak kullanılıyor. Dyna Tab dizel ve benzinli motorlara uygun. Ürün vaatleri arasında temizlenmiş enjektörler sayesinde yakıt ekonomisi ve performans artışı yer alıyor.

Kompakt sınıf 4 mevsim lastikleri

Sevilen çok yönlüler



205/55 R 16 EBATLI 4 MEVSİM LASTİKLERİ

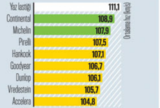


Lastik		Not	Artılar / Eksiler
Michelin CrossClimate 94 V — TAVSİYE EDİLİR 2016; TASARRUF USTASI 2016 — Tavsiye edilir	Kar	2-	**Artılar:** Islak ve kuru zeminde en iyi sonuçlara imza atan çok iyi bir lastik; hassas direksiyon tepkileri; uzun ömür **Eksiler:** Karda hafifçe uzayan fren mesafeleri
	Islak	2+	
	Kuru	2+	
	Maliyet	1	
Goodyear Vector 4Seasons Gen-2, 94 V — İyi	Kar	2+	**Artılar:** Başarılı kış özelliklerine sahip iyi bir 4 mevsim lastiği; ıslak zeminde dengeli sürüş ve iyi fren mesafeleri; en düşük sürtünme **Eksiler:** Kuru zeminde uzayan fren mesafeleri
	Islak	2	
	Kuru	2-	
	Maliyet	2	
Kleber Quadraxer 2 94 V — TASARRUF USTASI 2016 — Tatminkar	Kar	2+	**Artılar:** En yüksek ekonomiyi sunan çok yönlü bir yetenek; başarılı ıslak ve kuru zemin fren mesafeleri; uzun ömür; göreceli uygun fiyat **Eksiler:** Islak zeminde vasat yanal tutunma
	Islak	3+	
	Kuru	2	
	Maliyet	1	
Fulda MultiControl 94 V — Tatminkar	Kar	1-	**Artılar:** En iyi kar özelliklerine sahip 4 mevsim lastiği; ıslak ve kuruda dengeli sürüş özellikleri; düşük gürültü; başarılı fiyat/performans oranı **Eksiler:** Islakta uzayan fren mesafeleri
	Islak	3+	
	Kuru	2-	
	Maliyet	1-	
Hankook Kinergy 4S 94 V — Tatminkar	Kar	3+	**Artılar:** Islak zeminde dengeli direksiyon tepkileri ve dinamik sürüş özellikleri; başarılı ekonomi **Eksiler:** Kısıtlı kışa uygunluk; uzun kuru zemin fren mesafeleri
	Islak	2	
	Kuru	2-	
	Maliyet	2+	
Nokian Weatherproof 94 V — Tatminkar	Kar	2	**Artılar:** Karlı zeminde dengeli ve güvenli sürüş özellikleri; yüksek aquaplaning rezervleri **Eksiler:** Uzayan ıslak ve kuru zemin fren mesafeleri; önden kayma eğilimli kuru zemin sürüş özellikleri
	Islak	2	
	Kuru	3+	
	Maliyet	2-	
Vredestein Quatrac 5 91 V — Tatminkar	Kar	3+	**Artılar:** Tüm kış şartlarında dengeli sürüş özellikleri; başarılı ekonomi **Eksiler:** Vasat karlı zemin kabiliyeti; kuru zeminde uzayan fren mesafeleri
	Islak	2-	
	Kuru	2-	
	Maliyet	2	
Pirelli Cinturato All Season 91 V — Tatminkar	Kar	2-	**Artılar:** Başarılı kış özellikleri; aquaplaningde yüksek güvenlik rezervleri; sessiz yuvarlanma gürültüsü **Eksiler:** Islak ve kuru zeminde vasat yanal tutunma; kısa kullanım ömrü
	Islak	2	
	Kuru	2-	
	Maliyet	3	
Uniroyal AllSeasonExpert 94 V — Tatminkar	Kar	2	**Artılar:** Karlı zeminde başarılı yanal tutunma ve fren; yüksek aquaplaning güvenlik rezervleri **Eksiler:** Islak ve kuru zeminden önden kayma; uzayan ıslak ve kuru fren mesafeleri
	Islak	2-	
	Kuru	3+	
	Maliyet	3+	
Firestone Multiseason 94 V — Kısıtlamalı tavsiye	Kar	2	**Artılar:** Karda başarılı özellikler **Eksiler:** Islak ve kuru zeminde dengesiz ve önden kayma eğilimli sürüş özellikleri; aşırı uzayan ıslak ve kuru fren mesafeleri
	Islak	3	
	Kuru	3	
	Maliyet	3+	

Spor otomobil kış lastikleri

En hızlı kar uzmanları

245/40 R 18 EBATLI KIŞ LASTİKLERİ



Lastik		Not	Artılar / Eksiler
Goodyear UltraGrip Perform. Gen-1, 97 V — Çok iyi	Kar	1-	**Artılar:** Tüm hava şartlarında çok iyi performans gösteren birinci sınıf bir lastik; ıslak ve karlı zeminde başarılı yanal tutunma; aquaplaningde yüksek güvenlik; düşük yuvarlanma direnci
	Islak	2	
	Kuru	2	
Continental WinterContact TS 850 P, 97 V — Çok iyi	Kar	2	**Artılar:** Tüm sürüş disiplinlerinde en yüksek performansı sunan etkileyici bir spor lastik; kar ve ıslakta kısa fren mesafeleri; hassas yönlendirme; sportif ve dinamik kuru zemin sürüş özellikleri
	Islak	2	
	Kuru	2	
Dunlop Winter Sport 5 97 V — Çok iyi	Kar	1-	**Artılar:** Karlı zeminde en iyi çekiş kabiliyetini, çok iyi yanal tutunma ve dinamik/sportif sürüş özelliklerini sunan bir kış uzmanı; başarılı aquaplaning özellikleri; tasarruf sağlayan düşük sürtünme
	Islak	2-	
	Kuru	2-	
Pirelli Winter Sottozero 3 97 — Çok iyi	Kar	2	**Artılar:** Başarılı kış özelliklerine sahip etkileyici bir çok yönlü yetenek; karlı ve kuru zeminde dengeli sürüş ve başarılı yönlendirme; en yüksek aquaplaning güvenlik rezervleri
	Islak	2	
	Kuru	2	
Michelin Pilot Alpin PA4 97 V — Tatminkar	Kar	2+	**Artılar:** Ezilmiş karda çok iyi sürüş özellikleri ve en kısa fren mesafeleri sunan bir kış uzmanı; dengeli kuru zemin sürüş özellikleri **Eksiler:** Islak zeminde önden kayma; uzayan kuru zemin fren mesafeleri
	Islak	3+	
	Kuru	2-	
Hankook Winter i*cept evo² 97 V — Tatminkar	Kar	2	**Artılar:** Karlı ve kuru zeminde etkileyici performans sunan bir kış lastiği; kuru zeminde hassas yönlendirme **Eksiler:** Islak zeminde gecikmeli fren tepkileri ve önden kayma eğilimi
	Islak	3	
	Kuru	2	
Vredestein Wintrac xtreme S 97 Y — Kısıtlamalı tavsiye	Kar	3+	**Artılar:** Karlı zeminde kısa fren mesafeleri **Eksiler:** Kısıtlı kış yetenekleri; tüm hava şartlarında vasat yanal tutunma ve önden kayma eğilimi; ıslakta uzayan fren mesafeleri; yüksek sürtünme
	Islak	3+	
	Kuru	2-	
Accelera X Grip 97 V — Tavsiye edilmez	Kar	3+	**Artılar:** Başarılı aquaplaning özellikleri **Eksiler:** Çok kısıtlı ıslak zemin yetenekleri ve zayıf karlı zemin özellikleri; çok uzayan ıslak fren mesafeleri; ıslak ve kuru zeminde dengesiz ve önden kayma eğilimli sürüş özellikleri
	Islak	4+	
	Kuru	3+	

SONUÇ

DIERK MÖLLER VE HENNING KLIPP



Dört mevsim lastikleri, geçirdikleri iyileştirmelerle sürekli daha fazla seviliyor. Özellikle yaz şatlarındaki gelişmeler etkileyici; Kış lastiklerinde ise iyiler her zaman iyi markaların pahalı modelleri: Ucuz markalardan hiçbirinin lastiği, testlerimizde üst sıralarda yer alamadı.

EN İYİ 25 KULLANILMIŞ

İkinci el otomobil pazarları birçok ülkede sıfır kilometre pazarından daha büyüktür. Biz de artıları ve eksileriyle kullanılmış

Aslında otomobil meraklıları, ikinci el otomobiller üzerinde yenilerden daha fazla konuşmalı. Sayıyla 3 kat daha fazla... Çünkü ikinci el pazarı sıfır kilometrelerden 3 kat daha büyük. İşte size Avrupa'dan birkaç istatistik: İkinci el otomobillerin kilometre ortalamaları 74 bin 120, satışların yüzde 76'sı ilk sahibinden, ortalama güçleri ortalaması 116 HP, motor hacimleri ortalaması 1651 cc, yaş ortalaması 6.2, benzinli motor oranı yüzde 66... Çok ilginç, değil mi? Ancak bunlar sadece gerçeğin bir bölümü. İşte bu nedenle en iyilerinin, en beğenilenlerinin hangileri olduğunu da araştırmaya karar verdik.

İlk olarak lisansör dergimiz Auto Bild'in internet sayfasındaki ikinci el bölümünde en fazla arama yapılan otomobilleri inceledik. Bunlara bakarak insanların neler düşündüklerini tahmin etmek de mümkün. Bir Golf yeter mi? Zaten ikinci el, BMW 3'e de baksam mı? Başka ilginçlikler de var: Almanya yeni otomobil satışlarının daimi ikincisi VW Polo, ikinci el arama sıklığında dördüncülükte. Ayrıca; Almanların kendi ülkelerinin modellerine güvenleri oldukça yüksek, çünkü ilk 25 listesinin Almanya menşeli olmayan tek modeli Skoda Octavia. Skoda'nın VW Grubu markası olması nedeniyle aslında Octavia'yı da "yarı-Alman" saymak mümkün.

"Neden Almanya?" diye sorduğunuzu duyar gibiyiz. Çünkü: Almanlar otomobilin mucidi, Almanya Avrupa'nın en büyük otomobil pazarı, Almanların neredeyse tüm markaları dünyanın en iyileri listelerinde yer alan modeller üretiyor...

Sıralanan modellerin özetlerine bakarak, nelere dikkat etmeniz gerektiğini ve model tavsiyelerimizi de bulabilirsiniz.



Top 25 listesinin neredeyse tamamı Alman markalardan oluşuyor.

SIRA 25 MERCEDES ML (2005-2011)



2005'te ML için her şey daha iyiye gitti. Çünkü M Serisi hala ABD'de üretiliyor olmasına rağmen, kalitede çok önemli iyileştirmeler yapılmıştı. İkinci elde bolca seçenek var. Ancak sıkça araziye çıkarılmış ve römork çektirilmiş (kapasite 3.500 kg) modellere dikkat. 8 silindirli (benzinli ve dizel) motorlar daha erken yıpranıyor.

Artılar
Yüksek oturma pozisyonu ve römork kapasitesi; güçlü motorlar

Eksiler
Havalı süspansiyon; yağ kaçakları, vuruntulu direksiyon

Fiyat
85.000 TL civarı (2006)

Öneri
2008 ve sonrası ML 320 CDI. 6 silindirli motor harika.

SIRA 24 SKODA OCTAVIA (2004-2013)



Listenin Alman olmayan tek otomobili olsa da, aslında o da bir VW. Octavia, büyüyen Passat'ın arkasında bıraktığı boşluğu dolduruyor. İyice olgunlaşan ikinci nesil çok rağbet görüyor. Sorunlar VW Grubu modelleriyle ortak: TSI motorların triger zincirleri, can sıkan 5 ileri manuel ve DSG şanzımanlar, tıkanan AGR valfleri...

Artılar
Aile otomobili için ideal boyutlar; yüksek konfor.

Eksiler
5 ileri şanzımanlarda arızalar; boya kalitesi, zayıf akslar

Fiyat
25.000 TL civarında (2005)

Öneri
6 ileri manuel şanzıman ve 2.0 TDI Combi kombinasyonu ideal.

OTOMOBİL KONTROL EDİLDİ

otomobil pazarının en iyi ve en çok tercih edilen modellerini araştırdık.

SIRA 23 FORD MONDEO (2007-2014)



2006 sonunda piyasaya çıkan Mondeo III'ün boyutları dışında iddiası da arttı. Özellikle station versiyon, çok geniş bir iç mekan ve 200 HP'ye varan dizel gücüyle en iyi uzun yol araçlarından biri haline geldi. Kalite konusunda ise Ford, zirveye oynama şansını kullanamadı: Detay zayıflıkları. Fiyatlar makul, az kilometre yapmış versiyonlar gayet uygun.

Artılar
Geniş iç mekan; 3 karoser seçeneği; makul fiyat seviyesi

Eksiler
Direksiyon boşlukları; boya problemleri; işçilik zayıflıkları

Fiyat
32.000 TL civarında (2008)

Öneri
2010'da makyajlanan 2.0 TDCi Turnier

SIRA 22 PORSCHE 911 (2005-2012)



Pahalı ama kendisine baktırıyor: 911 de ikinci el arama motorlarının en fazla tıklanan modellerinden biri. 997 kasa, öncüsü gibi motor arızalarıyla can sıkıyor ve ilk versiyonlar ikinci el müşterilerini hayal kırıklığına uğratıyor. En iyisi 2008 ve sonrası modeller olacaktır. Ender bir fenomen: Az daha iyidir! Yani coupe cabriodan, arkadan itiş 4x4'ten daha fazla aranıyor.

Artılar
Muhteşem derecede olgunlaşmış konsept; yüksek imaj ve keyif

Eksiler
Motor arızaları; yüksek satın alma ve servis fiyatları

Fiyat
220.000 TL civarında (2006)

Öneri
Mümkün olduğunca klasik: 2009 model 997 S Coupe



Skoda haricinde tüm markalar Alman.

SIRA 21 BMW 7 Serisi (2008-2015)



7 Serisi 2008 yılında yerini F01 kodlu yeni modele bıraktı ve yükseltilmiş bagaj kapağı tarih oldu. Devasa ızgara ise kısa sürede normalleşti. Aradan geçen 8 yılın ardından serinin ilk modellerinin fiyatları makulleşmeye (!) başladı. Yüksek kalite ve konfor seviyesiyle bu durum oldukça çekici. Ne yazık ki tamir ve bakım masrafları hala yüksek.

Artılar
Kalite; yol konforu; donanımlar

Eksiler
Klima; sallantılı şanzımanlar; yağ kaçakları, elektronik; pahalı kullanım maliyetleri

Fiyat
180.000 TL civarında (2009)

Öneri
730d: 3.0 lt'lik bu dizelle 7 Serisi daha ekonomik oluyor

SIRA 20 FORD FIESTA (2006-...)



2008'den beri üretilen Fiesta, bolca Focus hissi de veriyor. Oturma konforu, süspansiyon ve iç mekan genişliklerinde Fiesta, sınıfının ötesine geçmiş. Ancak büyük boyutların bedeli de var: Baz motorlar zayıf hissettiriyor. Ancak 3 silindirli ve 100 HP'lik 1.0 EcoBoost motor doğru bir seçim olacaktır. Güvenilirlik tüm versiyonlarda yüksek.

Artılar
Eksiksiz bir otomobil; yüksek güvenlik

Eksiler
Elektrikli camlar; direksiyonlar; boşalan aküler; sızdıran fren hortumları

Fiyat
30.000 TL civarında (2007)

Öneri
2012 sonrası 1.0 EcoBoost (100 HP)

SIRA 19 VW BUS (2003-2015)



Yüksek yol konforu, güçlü dizeller, yüksek imaj. VW Bus T5 etkileyici bir araç. 2003'te tanıtılan bu lüks Bus, ne yazık ki 5 silindirli TDI'lardaki motor arızaları, elektronik sorunları, kırılan helezonlar, arızalı amortisörler ve sorunlu otomatik şanzımanlarıyla da ünlü. Liste uzun, hatta çok uzun. İyileştirmeler 2009'a kadar yapılmadı.

Artılar
İnanılmaz değişkenlik; binekleri aratmayan konfor; çok zengin seçenekler

Eksiler
Yüksek fiyatların dışında da can sıkan çok şey var.

Fiyat
65.000 TL (2011, 2.0 TDI, Camlı Van)

Öneri
2009 ve sonrası manuel şanzımanlı 2.0 TDI

SIRA 18 AUDI A5 (2007-...)



A5 2007'de piyasaya çıktığı andan itibaren bir arzu objesi oldu. Tasarımı bu kadar şık olunca, bazını aldığı A4'ten daha pahalı olması rahatça affedildi. Hatta 5 kapılı A5 Sportback ile Audi, gözden düşen liftback karoseri lüks arenaya döndürmüş oldu. TÜV istatistiklerindeki başarısı sayesinde A5, yaşlılığında pahalı kalmaya devam ediyor.

Artılar
Zamandan bağımsız şık tasarım; kaliteli detay işçiliği, zengin motor seçenekleri

Eksiler
Sorunlu Multitronic şanzımanlar; zayıf debriyajlar; sorunlu egzoz kanalı

Fiyat
75.000 TL civarında (2008)

Öneri
3.0 TDI quattro

KONTROL EDİLDİ

SIRA 17 VW TOURAN (2003-2015)



Golf bazlı kompakt van, rakipleri Scenic ve Zafira'dan çok sonra piyasaya çıkabildi: 2003. Ne yazık ki VW, bu süreyi detay işçiliğini iyileştirmek için kullanmadı. İlk modeller hayal kırıklığı oldu ve uzun dönem testine konuk olan bir Touran, ilk kez en kötü notu aldı. 2006'da iyileştirmeler başlarken, 2010 itibariyle tekrar "tavsiye edilir" modellerden biri haline geldi.

Artılar
VW'ye özgü yüksek konfor; değişken iç mekan; yüksek imaj

Eksiler
DSG ve 5 ileri manuel şanzımanlar; triger zincirleri; TDI'ların egzoz sistemleri

Fiyat
28.000 TL civarında (2004)

Öneri
TSI motorlar az kullananlara uygun.

SIRA 16 MERCEDES S SERİSİ (2005-2013)



Mercedes'in yeni amiral gemisi 2005'te piyasaya çıktığında, en büyük eleştiriyi çıkıntılı çamurluklar almıştı. Teknik olarak ise eleştirilebilecek bir şey yoktu. Pas sorunu geride kalmıştı ve elektronik de artık sorun çıkarmıyordu. 7 ileri eski otomatik şanzımanlar ve 6 silindirli S 350'nin triger zincirleri sorun çıkarabiliyor.

Artılar
Üstün yol konforu; yüksek kalite; 4 silindir seçeneği bile var: S 250 CDI

Eksiler
Şanzımanlar; triger zincirleri; yüksek kullanım maliyetleri

Fiyat
130.000 TL civarında (2006)

Öneri
Küçük motorlu versiyon bile yeterli.



Almanya'da ortalama ikinci el fiyatları 2015'te 10.620 Euro oldu.

SIRA 15 MERCEDES A SERİSİ (2012-...)



2012'de piyasaya çıktığında meraklıları hayal kırıklığına uğramıştı: İlerici konsepti normal bir kompakt otomobil konseptine dönüşmüştü. Bugün bir şey kesin: Kalite olması gerektiği gibi. İlk üretim modellerden biri, uzun dönem testinde 200 bin kilometreyi devirmiş durumda. Hem de sorun çıkarmadan. Ancak bu, aşırı sert süspansiyon ve berbat görüş özelliklerini affettirmiyor.

Artılar
Yüksek kalite; sportif sürüş; başarılı genel özellikler

Eksiler
Süspansiyon konforu; görüş; iç mekan genişlikleri

Fiyat
75.000 TL civarında (2013)

Öneri
Tıkırtı yapan katlanır cam tavandan uzak durun

SIRA 14 FORD FOCUS (2010-...)



Uzun dönem testine konuk olan Focus 1.0 EcoBoost, ilk başlarda bayağı kuşku uyandırmıştı. Sadece 1.0 lt hacme sahip 3 silindirli bir motor ve katmanlara ayrılmış kokpit! Ancak 100 bin kilometreyi sorun çıkarmadan yüksek sürüş keyfi vererek tamamladı. Süspansiyon ve oturma pozisyonu mükemmeldi. Akıl karıştırıcı kokpit ise daha sonra derlenip toplandı.

Artılar
Süspansiyon; direksiyon; şanzıman; kalite

Eksiler
1.6 TDCi'larda turbo arızaları; eksantrik mili ayar sistemi; kötü görüş

Fiyat
47.000 TL civarında (2011)

Öneri
125 HP'lik 1.0 EcoBoost harika bir makine

SIRA 13 OPEL CORSA (2006-2014)



2006'da piyasaya çıkan Corsa D, kompakt ağabeyi Astra'ya daha da yaklaştı. Ancak büyüyen boyutlar ortalama seviyede bir alan kullanımıyla değerlendirilebilirken, yüksek ağırlık performans rakamlarını olumsuz etkiliyor. Diğer taraftan bu küçük Opel, Euro-NCAP çarpışma testinde aldığı 5 yıldız ve başarılı TÜV istatistikleriyle beğeni topluyor.

Artılar
Başarılı uzun dönem kalitesi; sürüş özellikleri; güvenlik donanımları

Eksiler
Değişken işçilik kalitesi; vasat performans rakamları

Fiyat
22.000 TL civarında (2007)

Öneri
90 HP'lik 1.4 motor: Tutumlu değil ama güçlü.

SIRA 12 VW POLO (2009-...)





1990'lardan beri Polo, her yenilemeyle tasarruf otomobilinden lüks bir küçük otomobile dönüştü. Bu da, 2009'da piyasaya çıkan beşinci kuşağın neden küçük bir Golf VI gibi hissettirdiğini açıklıyor. Her şey kaliteli, iyi düşünülmüş ve eksiksiz. Tam bir aile otomobilini engelleyenler sadece küçük bagaj ve kısıtlı arka sıra genişlikleri. Polo da VW'nin tipik problemlerinden muzdarip. 1.2 ve 1.4 TSI'lardaki triger zinciri gevşemeleri ve sarsıntılı DSG şanzımanlar Polo'nun alışıldık sorunları. Kablo ağındaki sökülmeler ise tipik bir Polo problemi.

Artılar
Konfor; kalite; kaza güvenliği; zengin motor seçenekleri; çok yönlü yetenekler

Eksiler
Elektronik; DSG şanzımanlar; triger zincirleri; yağ kaçakları

Fiyat
30.000 TL civarında (2010)

Öneri
1.2 lt 60 HP'lik motor yeterli ama 105 HP'lik 1.2 TSI ile işin içine sürüş keyfi de giriyor.

SIRA 11 BMW 1 Serisi (2004-2013)



2004'te piyasaya çıktığında, ilginç silueti nedeniyle BMW tutkunları tarafından eleştirilmişti. Tasarım zamanla olgunlaştı ve 2011'de yenilendiğinde (F20) arkasında birçok üzgün tutkun bıraktı. Mükemmel sürüş pozisyonu, arkadan itiş ve sert süspansiyon kombinasyonu yüksek bir sürüş keyfi kazandırıyor. Bunun bedelleri ise küçük iç mekan ve vasat konfor.

Artılar
Yüksek kalite ve yüksek keyif

Eksiler
2007 öncesi motorlarda triger zincirleri; enjektörler; tıkırtı sesleri yapan kokpit

Fiyat
36.000 TL civarında (2005)

Öneri
2007 ve sonrası bir 116i yeterli. Güç için: 130i.

SIRA 10 OPEL ASTRA (2009-2015)



Astra J de onlarca yıldır ezeli rakibi olan Golf'ü yerinden etmeyi başaramadı. Buna rağmen Astra gayet iyi bir otomobil. Başarılı yol konforu ve çok az sayıda yapısal zayıflık Astra'yı tavsiye edilebilecek alternatiflerden biri haline getiriyor. Ne yazık ki vasat iç mekan kullanımı ve yüksek ağırlık gibi problemlere sahip.

Artılar
Yüksek güvenlik ve konfor; olgunlaşmış genel konsept.

Eksiler
Yağ kaçakları; bozulan egzozlar; sarsıntılı motorlar; boşalan aküler

Fiyat
26.000 TL civarında (2010)

Öneri
En düşük tercih: 140 HP'lik 1.4 Turbo



SIRA 9 AUDI A3 (2003-2013)



İlk A3 bile elit bir Golf alternatifi olmakta gayet başarılı olmuştu. 2003'te piyasaya çıkan halefi bu konuda daha da iddialı. Bu serinin özellikle 5 kapılı Sportback versiyonu çok tutuluyor. Diğer taraftan A3, teknolojik kardeşi Golf'ün problemlerine aynen sahip: Bozulan 5 ileri manuel şanzımanlar, küçük debriyajlar ve egzoz kanalı. Dayanıklılık ise gayet başarılı.

Artılar
Yüksek uzun dönem kalitesi; kaliteli malzemeler; mükemmel ergonomi

Eksiler
VW Grubu'nun tipik sorunları bu kompakt Audi'de de görülüyor.

Fiyat
30.000 TL civarında (2004)

Öneri
Yeni triger zincirine sahip TFSI'lar.

SIRA 8 AUDI A6 (2011-...)





Bir zamanların (1980'ler) ağırbaşlı orta sınıf modeli Audi 100'ün bu hale gelebilmiş olması gerçekten ilginç. Özellikle de 2010 sonunda piyasaya çıkan C7 kodlu A6'ya bakınca. Mükemmel detay işçiliği, çok yüksek malzeme kalitesi, çok sayıda yeni asistan sistem ve güçlü motorlar, gerçek bir üst sınıf hissi yaratıyor. "Çok şey varsa bozulabilecek şey sayısı da artar" denir. Ancak bu, belki gelecekte olacak. Çünkü A6, TÜV istatistiklerinde hala çok iyi sonuçlar alıyor ve ufak tefek ayrıntılarda sorun çıkarıyor.

Artılar
Yüksek uzun dönem kalitesi; yüksek konfor; station ve allroad (fotoğrafta) seçenekleri de var.

Eksiler
Kaba çalışan 4 silindirliler; ikinci el için yüksek fiyatlar

Fiyat
90.000 TL civarında (2012)

Öneri
Multitronic otomatik şanzımanı olmayan bir 2.0 TDI. Fazlası mümkünse: Turbo V8'li bir S6.

SIRA 7 VW PASSAT (2005-2010)



Passat 3C 2005 yılında tanıtıldı. Etkili tasarruf önlemleri sayesinde bu yeni model, öncüsünden çok daha ucuza üretiliyordu. Yıllar geçtikçe bu durum, onun hem imajını hem de ideal aile otomobili rolünü olumsuz etkiledi: Kopan triger kayışları, sarsıntılı motorlar, boya hataları ve pas başlangıcı kesinlikle keyif veren şeyler değil.

Artılar
Stationda çok geniş iç mekan; konfor; yüksek pasif güvenlik

Eksiler
Zayıf yürüyen aksam; saçmalayan navigasyonlar, pas... Liste bayağı uzun.

Fiyat
40.000 TL civarında (2006)

Öneri
Bireysel kullanılmış bakımlı bir model.

SIRA 6 MERCEDES E Serisi (2009-2016)



2009'da Stuttgart'taki hava bayağı gergindi. Paslanmasıyla tanınan 210 kasanın yerini alan elektronik canavarı 211 kasa ile E Serisi, Mercedes'in omurgasını oluşturuyordu ve başarılı olmak zorundaydı. Bunların hepsi gerçekleşti. Dizel enjektörlerindeki sorunlar ve 4 silindirli motorların triger zinciri problemleri dışında bu köşeli Benz, beklentileri karşıladı.

Artılar
Mükemmel uzun yol aracı; station haliyle daha yetenekli; tasarruflu dizeller

Eksiler
Triger zincirleri; direksiyon kutuları (ender); dizel enjektörleri

Fiyat
110.000 TL'den itibaren (2010)

Öneri
E 200 T CDI: Sakin bir uzun yol makinesi

SIRA 5 AUDI A4 (2007-2015)



Audi, VW parçalarıyla konforlu premium ortamlara dönüştürmekte uzman. 2007'de tanıtılan A4 (B8) de buna bir istisna değil. Yüksek kalite ve zamandan bağımsız tasarımı, etkili bir çekicilik kazandırıyor. TÜV istatistiklerinde adlığı yüksek notlar önemli bir avantaj. Egzoz kanalı sorunları ve saçmalayan Multitronic şanzımanlar ne yazık ki bu güzel manzarayı olumsuz etkiliyor.

Artılar
Çok yönlü bir yetenek; yüksek imaj; gerçek bir hayat arkadaşı

Eksiler
Küçük tasarlanmış çift kütleli volan ve debriyaj; Multitronic; su sızıntıları

Fiyat
50.000 TL civarında (2008)

Öneri
2.0 TDI Avant



SIRA 4 BMW 5 Serisi (2010-...)



Zamanının Dizayn Şefi tarafından "farklı" bir tasarımla hazırlanan öncüsünden sonra BMW, 2010 yılında F10 kodlu yeni 5 Serisi'nden bayağı ümitliydi ve ümitleri boşa çıkmadı. Karmaşık ön süspansiyonuyla başarılı bir konfor sunan araç, küçük dizel 520d ile de keyif verebiliyordu. Ayrıca tutumlu da olan 5 Serisi'nin 8 ileri otomatik şanzımanı da rüya gibi. Problemler? Yok!

Artılar
Yüksek konfor; düşük gürültü seviyesi; tutumluluk

Eksiler
Malzeme hissi hala birinci sınıf değil; hassas klima kondansatörleri; boşalan aküler

Fiyat
130.000 TL civarında (2011)

Öneri
Otomatik şanzımanlı bir 520d Touring



SIRA 3

MERCEDES C Serisi (2007-2015)





Stuttgartlı üretici C Serisi'nde de pas ve elektronik sorunlarıyla uğraşmak zorunda kalmıştı. Ancak yöneticiler bu duruma doğru tepki verdi ve mühendislerini tasarruf tedbirleriyle fazla sıkmadılar. İlk seri üretim C 180 Kompressor'lardan biri AUTO BİLD'in uzun dönem testine konuk oldu: Şu anda testte 400 bin km'yi aşan otomobilin triger zinciri 360 bin km'de değiştirildi. Diğer eksiklerse (biraz sık rastlanan) ampul bozulmaları ve yağ eksiltme oldu. Ancak yağ eksiltme ilk günden itibaren devam eden bir sorundu. Debriyaj, süspansiyon ve şanzıman ise hala çok iyi durumda.

Artılar
Harika uzun dönem kalitesi; yüksek konfor; station haliyle yeterli değişkenlik

Eksiler
Yak eksiltme (Kompressor); enjektörler (dizellerde), güç kaybeden el frenleri

Fiyat
65.000 TL civarında (2008)

Öneri
Otomatik şanzımanlı bir C 180 Kompressor

SIRA 2

VW GOLF (2008-2012)





Doğru okudunuz... En fazla satanlar listesinin ezeli lideri, ikinci elde ikincilikle yetinmek zorunda kaldı. Çünkü insanların hayalleri ve en fazla aradıkları otomobil bir sınıf yukarıda. Neticede Golf, o kadar da heyecan verici bir otomobil değil. Özellikle de yollarda milyonlarcasının dolaştığı düşünülünce... 2008'de tanıtılan Golf VI aslında kapsamlı bir şekilde makyajlanmış bir Golf V ve sorun listesi bir bestseller için fazla uzun: Kopan triger zincirleri nedeniyle hurdaya çıkan motorlar, arızalı elektrikli camlar, DSG şanzımanlar, egzoz kanalları... Ancak reklamlarındaki gibi: Gidiyor, gidiyor, gidiyor...

Artılar
Çok yönlü yetenek; sınıflar üstü; başarılı sürüş özellikleri; neticede o bir Golf

Eksiler
Triger zincirleri; şanzımanlar ve ve ve ... Önerilecek bir otomobil için çok fazla.

Fiyat
Yeni triger zincirine sahip bir TSI.

Öneri
Yeni nesil triger zincirine sahip TSI motorlardan herhangi biri.



İkinci el otomobil satışlarının yüzde 35'i kurumsal firmalardan gerçekleşti.

SIRA 1

BMW 3 Serisi (2012-...)



Artılar
Sürüş özellikleri; uzun yol konforu; dinamizm; motorlar

Eksiler
Kısmen ucuz görünümlü malzemeler; sarsıntılı benzinli motorlar; bozulan fren servoları

Fiyat
115.000 TL civarında (2013)

Öneri
8 ileri otomatik şanzımanla bir 320i

Arkadan itiş, çok iyi süspansiyon ve tabi ki BMW böbreğinin ardında gizli bir sıralı 6 silindirli motor... İyi bir 3 Serisi işte böyle olmalı. Dikkat! 2012 yılında piyasaya çıkan F30'da 6 silindirli motorlardan vazgeçildi. Hatta 328i'de bile ağırbaşlı bir 4 silindirli (2.0 lt) motor görev yapıyor. Seride, sürüş karakteriyle insanı baştan çıkaran tek motor seçeneği 306 HP'lik 335i kaldı. Kullanıcı tercihleriyse daha ağırbaşlı: Çoğunlukla dizel motorlu ve küçük benzinli motora sahip versiyonlar tercih ediliyor. Çünkü bunlar da hem keyif veriyor hem de kullanımları çok daha tasarruflu. "Bu otomobil benim için özel üretilmiş" hissi ise aynen devam ediyor. Ergonomi, sürüş pozisyonu, tutunma kabiliyeti... Bu konularda 3 Serisi kendi sınıfında oynuyor. Ne yazık ki sportif imajı nedeniyle çoğunlukla sert kullanımlara maruz kalıyor. Özellikle de daha geniş lastiklere sahip Sport paketli versiyonları çok dikkatli incelemek gerekiyor. 2.0 lt'lik dizel motorlardaki triger zinciri problemleri, F30'da giderilmiş gibi görünüyor: Motor arızalarına pek rastlanmıyor.



F30 ile BMW'de Bangle çağı sona erdi. İlk modellerde fiyatlar 115.000 TL civarından başlıyor.





Turbo sayesinde 4 silindirli motorlar yeterince güçlüler ama sarsıntı yapabiliyorlar.



Spor koltukların uzun yol konforları çok iyi. Arka sıradaki iç mekan kısıtlı.



SONUÇ
MALTE BÜTTNER

İKİNCİ EL PAZARI BÜYÜYOR

İkinci el pazarını dikkatli bir şekilde analiz etmenin tam zamanı. Örneğin sadece Almanya'da yıllık pazar büyüklüğü 78 milyar Euro! Sıfır kilometre otomobil pazarları küçülürken, ikinci el fiyatlarında yükseliş yaşanıyor. Bunun nedenleri: Son yıllarda piyasaya çıkan çok sayıda çekici modelin artık ikinci el pazarlarına düşmüş olması. Neticede sıfır araçların fiyatları birkaç yıl içinde en az üçte bir oranında düşüyor. Bunun dışında bazı markaların sunduğu uzun süreli garantiler, ikinci elde de garantili otomobiller satın almanızı sağlıyor.





Insider
OKAN ALTAN

HOŞGELDİN SAMSUNG!

Samsung Electronics de artık otomotiv tedarikçileri arasında!.. Üstelik "kendi başına gidecek" otomobiller için...



Renault-Samsung'un Güney Kore merkezli otomobil işbirliğinden değil. teknoloji devi Samsung Electronics'ten bahsediyoruz... Akıllı telefon camiasının albenisinin dışında, aslında kendi markasının pek gözükmeyeceği, yani asıl otomobil markalarının logolarının ardında gizli kalacak olan, otomotiv tedarikçisi olmaya karar vermiş!... Üstelik, "akıllı" yani kendi başına gidecek "autonomous" otomobiller için teknoloji üretmek için bu sefer dünyanın en büyük küresel otomobil teknolojileri üreticileri Bosch, ZF ve Continental'in karşısına çıkmaya hazırlanıyor... Bu sebeple de Samsung ilk adım olarak 8 Milyar USD'lik bir yatırımla Harman International Industries'i satın aldı. Samsung örneği, "kendi başına giden" otomobiller için teknoloji geliştiren başka şirketlerin de büyük gruplar tarafından değerlendirilebileceğini akla getiriyor...
Delphi ve Visteon gibi devasa tedarikçilerin de otonom sürüş çalışmaları var elbette ... Fakat, bir tarafta sıradan bir parçadan milyonlarca adet üretirken, diğer tarafta yakın geleceğe yönelik araştırma ve geliştirme yapmak pek kolay değil... O sebeple de "infotainment" sistemlerinin ötesine geçemeyen bu "dev"lerin de Harman gibi "uzman"ların peşine düşecekleri tahmin ediliyor... Diğer yanda Volkswagen, BMW ve General Motors grupları, "sürücüsüz sürüş" teknolojisi için halen MobilEye ile çalışıyorlar... Elektronik göstergeler, telematik ve bilgi sistemleri gibi başlıklarda çok sayıdaki tedarikçinin, markalardan gelen komutlarla otomobilleri "akıllı" hale getirmeye çalıştıklarını çok uzun süredir yazıyoruz... Yani hangi otomobil markası, ilk gerçek "robot" otomobili üretebilirse, kazanan da o olacak!.. Fakat, "connected-car" teknolojisini ve bunun için gerekli olan elektronikleri tedarik eden firmaların her markaya hizmet vermemeleri de gerekiyor ki, rekabet korunabilsin!..
Human Machine Interface HMI, yani kısaca robotize sistemlerin zirvesine doğru yolculuk da artık resmen başlamış kabul ediliyor...
Apple'ın McLaren ile işbirliği aklımıza gelirken, Samsung'un da bir Google-Car gibi bir prototip ortaya çıkaracağına eminiz...
Fakat, şu bir gerçek; yakın gelecekte, kendi başına giden otomobilleri bildiğimiz markalar değil, bildiğimiz elektronik dehası markalar hazırlayacak!..

KISA KISA

Baidu da aranıyor



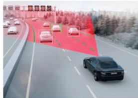
Autonomous otomobiller başlığında BMW ile ortak çalışmalar yapan Çinli internet devi Baidu, Alman partnerinden ayrıldı ve yeni bir büyük marka arayışına girdi... Ford Grubu ile flört ettiği de söylenen Baidu'nun Chery, BYD ve BAIC ile kendi başına giden araç teknolojileri konusundaki çalışmaları ise devam ediyor... HD haritalar ve otomatik sollama teknolojilerine sahip olan Baidu'nun, 2018'da küçük ölçekte fakat 2021'da eksiksiz olarak otomobillerin sürücüsüz gidebileceği iddiası söz konusu!..

2025-2030



Kendi başına giden otomobil başlığında çalışan tüm otomobil markalarının ortak bir zamanlama hedefi var: 2021!
Fakat, bu 2021 hedefinin "birçok durumda" autonomous yani sürücünün ve yol şartlarının izin verdiği "kadar" kendi başına gidecek otomobillerle ilgili olduğunu biliyoruz... Asıl, sürücü koltuğunda kimsenin oturmadığı gerçek "akıllı" otomobil çalışmaları ise bir sonraki adımı oluşturuyor... Bu diğer araçlarla da konuşarak sürüş bilgilerini maksimize eden "robot" otomobillerin ilkinin 2025 yılına hazırlanabileceği, fakat tüm markaların Ar-Ge birimlerinin asıl 2030 yılı için pilotsuz otomobil hedefleri olduğunu belirtmeliyiz...
Bu arada Çin gibi ülkelerin yol haritalarında 2030 yılında tüm otomobillerin "kısmi" kendi başına gitme özelliğine sahip olacağı ön görülüyor.

PSA için TRW



Kameralar, radarlar ve özel fakat kompleks bir yazılımla kendi başına fren yapan, direksiyon çeviren, ani tehlikelerde kaza yapmamayı öğrenen ve istenilen yolu bulup gidebilecek otomobillerin devri artık geldi!.. ZF'e bağlı olarak TRW, 2018 yılında PSA Peugeot Citroen'in çıkaracağı ilk otonom sürüş modelini hazırlayıp bitirmek üzere... ABD'li NuTonomy ise bir elektrikli Renault ZOE'yi Google-car'ın peşinden gerçek yol şartlarında test etmeye başladı... Über ve başka taksi markaları da, şimdiden, sürücüsüz araçları normal trafikte deniyorlar... Tedarikçilerin otomobil üreticilerine bazı parçaları ya da tümüyle "otonom sistemleri" teslim etmeleri mümkünken, GM, VW ve Toyota, otonom otomobillerini kendi olanaklarıyla geliştiriyor!.. MAN kamyonları için de "akıllı güvenlik" sistemleri geliştiren ZF-TRW, "lidar" denilen ışık belirleme ve mesafe ölçme konusunda farklı bir lazer sistemine sahip Ibeo şirketiyle ortak olarak, otomobil markalarına "isteyebilecekleri her şeyi" sunan bir "mönü" hazırlayacak!..

Daha güçlü, daha tutumlu, daha çevreci

Mercedes-Benz tarihinin en geniş kapsamlı yeni motor çalışması 2017 yılında yeni bir döneme giriyor. Yeni motorlar daha güçlü ve daha tutumlu olarak tasarlanıyor. Gelecek yıl piyasaya çıkacak yeni S Serisi'nde de bu motorlar yer alacak.

Markanın 2016 yılının ilkbaharında tanıttığı yeni dört silindirli dizel motorun ardından, önümüzdeki yıl sıralı altı silindirli benzinli ve dizel, dört silindirli benzinli ile V8-Biturbo olmak üzere tamamen yeni dört motoru daha yeni motor ailesine katıyor. Yeni motorlar; entegre marş alternatörü (ISG), 48 Volt sistem beslemesi ve ilk kez kullanıma sunulan elektrikli destek kompresörü (eZV) gibi geleceğe ışık tutan yeni teknolojileri bünyesinde barındırıyor. Motorların araçlara uyumu ise Mercedes-Benz Sindelfingen Otomobil Fabrikası'nda bulunan yeni Motor ve Aktarma Organları Entegrasyon Merkezi'nde gerçekleştiriliyor.



Bu yıl tanıtılan yeni 4 silindirli motoru 2017'de, sıralı 6 silindirli ve bi-turbo V8 de takip edecek.

Elektrikli geleceğe hazırlanan motor M 256

Yeni M 256 kodlu sıralı altı silindirli benzinli motor, motorun elektrikle geleceğe hazırlanmasına iyi bir örnek oluşturuyor. 48 Volt besleme sistemine yer verilen motor, zekice tasarlanan aşırı besleme sistemi elektrikli destek kompresörü (eZV) ve entegre marş alternatörü (ISG) ile donatılmış durumda. Böylece turbo boşluğu olmayan son derece akıcı bir sürüş elde edilebiliyor. Elektrikli marş alternatörü, marş motoru ve alternatör olmak üzere iki fonksiyonu birden yerine getiriyor ve böylece bugüne kadar yüksek voltajlı hibrit teknolojilerde görülen yakıt tasarrufunu beraberinde getirebiliyor. Sekiz silindirli bir motorun performansını sunan yeni sıralı altı silindirli motor, bunu yaparken çok düşük tüketim değerleriyle yetiniyor. M 256 üretim koduna sahip benzinli motorun önümüzdeki yıl yeni S-Serisi'nde kullanılması planlanıyor.



Sıralı altı silindirli motor, rafine çalışma karakteri ile dikkat çekiyor. Güç ve tork değerleri güncel V8 motor ile aynı seviyelerde bulunuyor. Bu, 408 BG (300 kW) güç ile 500 Nm tork ve üzerinde değerler anlamına geliyor. Ayrıca önceki V6 ile kıyaslandığında CO2 emisyon değerleri yüzde 15 kadar düşürülmüş durumda.

Mercedes'in en güçlü dizel motoru OM 656

Mercedes dizel motor ailesinin en güçlü versiyonu sıralı altı silindirle yollara çıkıyor. OM 656 kodlu motor

Yeni motorlar daha çevreci olacak.



kademeli yanma odası tasarımı, iki kademeli turbo besleme ve ilk kez kullanılan değişken supap zamanlama yönetimi CAMTRONIC olmak üzere birçok modern teknolojiyi bünyesinde barındırıyor. Yeni motor ayrıca alüminyum gövde, çelik piston ve daha da geliştirilen NANOSLIDE® silindir kaplama teknolojisi gibi özelliklerle motor teknolojisinin gelmiş olduğu son noktayı temsil ediyor. OM 642 kodlu öncüsü ile kıyaslandığında güç üretimi artan (258 BG / 190 kW yerine 313 BG / 230 kW'ın üzerinde güç üretimi) yeni motor yüzde 7'nin üzerinde yakıt ekonomisi sağlıyor.

Silindirleri kapatabilen yeni V8-Biturbo benzinli motor M 176

M 176 kodlu yeni V8 silindirli çift turbo beslemeli motor dinamik performans ile yüksek yakıt verimliliğini bir arada sunarken dünyanın en tutumlu V8 silindirli benzinli motoru olarak öne çıkıyor. Yakıt tüketimini düşürmek üzere yeni M 176'da, motorda güç gereksiniminin olmadığı durumlarda dört silindirini kapatıyor. Yüksek güç gereksinimi olmadığında 3.600 d/d'ya kadar modern bir dört silindirli motor gibi çalışan V8, güç gereksinimi olması halinde tüm silindirlerini devreye sokuyor. Yeni V8 silindirli biturbo motor 3.982 cc hacimden 476 BG / 350 kW güç ve henüz 2.000 d/d'da yaklaşık 700 Nm tork üretiyor. 455 BG / 335 kW güç değerine sahip öncüsü ile kıyaslandığında yeni V8 yüzde 10'un üzerinde bir yakıt tasarrufu sağlıyor.



Benzinli motorda partikül filtresi standart

Benzinli motor partikül filtresi egzoz gazını küçük ve ince kurum parçacıklarından arındırıyor. Egzoz gazı partikül filtresine yönlendiriliyor. Dönüşümlü olarak giriş ve çıkış kanallarına sahip petek dokulu filtre sistemine giren egzoz gazı gözeneklerden geçerek parçalanıyor. Parçalanmayan kısımlar ise filtre sisteminde tortu oluşturuyor. Uygun sürüş koşullarında filtre sistemi kendi kendini düzenli temizliyor.



Sportif performans: Yeni dört silindirli benzinli motor M 264

Mercedes'in M 264 koduyla üretim programına dahil ettiği sıralı dört silindirli 2,0 litrelik benzinli motor litre başına ürettiği yaklaşık 136 BG/100 kW güç değeriyle rekor kırıyor, aynı zamanda benzer güçteki bir altı silindirli motordan çok daha az yakıt tüketiyor. Yeni M 264; Twinscroll turbo besleme, kayışlı 48 Volt marş alternatörü (RSG) ve elektrikli 48 Volt beslemeli devridaim pompası gibi teknik detaylarla öne çıkıyor.

Auto SHOW'da Gelecek Ay

10 OCAK'TA BAYİLERDE



Karşılaştırma

DÜNYANIN EN KÜLT YENİ MODELLERİ

Şimdi al, 30 yıl sonra klasik buluşmasına onunla git! Karşınızda yakın gelecekte kült olma potansiyeline sahip 11 yeni model.



Karşılaştırma

Audi TT RS, Corvette Stingray



Sürüş İzlenimi

Ford Ranger



Magazin

Silver State Classic Challenge



Auto SHOW Auto Europe Group üyesidir.

Yayıncı: Doğan Burda Dergi
Yayıncılık ve Pazarlama A.Ş

İcra Kurulu Başkanı Mehmet Y. Yılmaz
Yayın Direktörü Erdem Kırım
Yayın Yönetmeni (Sorumlu) Hirant Kasapoğlu
Haber Merkezi Özgen Bilir
Görsel Danışman Murat Öksüz
Görsel Yönetmen Murat Çavdar
Marka Müdürü Nihal Ayan

Yönetim
Genel Yayın Koordinatörü Yeşim Denizel
İş Gel. ve Projeler Direktörü
(Tüzel Kişi Temsilcisi) Ferit Özkaşıkçı
Satış Direktörü Orhan Taşkın
Finans Direktörü Didem Kurucu
Üretim Direktörü Servet Kavasoğlu

Ankara Temsilcisi
Erdal İpekeşen 0 (312) 207 00 71-207 00 95
Kurumsal İletişim Müdürü Seren Urun Güven

Reklam
Grup Başkanı Koray Bilici
Grup Başkan Yardımcısı Neslihan Can
Satış Koordinatörü Seda Erdoğan Dal
Satış Müdürü Altuğ Selçuk
Teknik Müdür Nusret Kırımlıoğlu Tel: 0 212 336 53 60
Rezervasyon Tel: 0 212 336 53 00

Ankara Reklam Bölge Temsilcisi
Sezinur Balıkçıoğlu Tel: 0312 207 00 72-73
Hedef Sayfalar
Tel: 0212 336 53 71-76 Faks: 0 212 236 44 39
Doğan Burda Okur Hizmetleri Hattı
0212 478 0 300 okurhizmetleri@doganburda.com.tr

Doğan Burda Abone Hizmetleri Hattı
0212 478 0 300 Fax: 0212 410 35 12-13
abone@doganburda.com.tr / www.doganburda.com.tr
Pazar hariç her gün saat 09.00-18.00 arasında hizmet verilmektedir
Yönetim yeri: Trump Towers, Kule 2, Kat:21-24, 34387, Şişli, İstanbul Tel: 0 212 410 34 40, Faks: 0 212 410 34 42 **Baskı:** Vatan Ofset Yayıncılık ve Matbaacılık A.Ş Sanayi Mahallesi 1650. Sokak No:2 Doğan Medya Tesisleri Esenyurt İstanbul 0212 622 19 00
Dağıtım: Yaysat A.Ş. 0 212 622 22 22

Yayın Türü: Yerel, süreli, aylık




NAUTICA
WATER RESISTANT
100M/330FT

Continental
The Future in Motion

www.continental-lastikleri.com.tr

Kış şartlarında Alman uzmanlığı yanınızda!

Yeni
WinterContact™
TS 860.





Test Şampiyonu
205/55 R 16
Sayı 21/2016

Konu güvenlikse, bize güvenebilirsiniz.